BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 23 grudnia 1936 r. | NR. 34

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Wydawnictwa

Kończąc tym numerem piąty rok wydawnictwa Biuletynu, zgodnie z ustaloną tradycją składamy Czytelnikom i Sympatykom naszego pisma najlepsze życzenia z powodu nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku. Wyrażamy przy tym nadzieję, że poprawa sytuacji gospodarczej, której nadejście sygnalizowaliśmy już przy tej samej okazji w roku zeszłym, a która coraz wyraźniej daje się odczuć, w dalszym ciągu będzie się umacniała i rozszerzała, dając bodźca do twórczej pracy we wszystkich dziedzinach działalności gospodarczej.

Przełomowy okres polskiego handlu drogą morską

(Uwagi na tle pracy dr. Bolesława Kasprowicza pt. „Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli Gdyni", str. 85, nakł. Rady Interesantów Portu w Gdyni, (grudz.) 1936).

7 lat rozwoju polskiego handlu drogami morskimi, jaki to okres przedstawia nam w swej najnowszej pracy *dr Bolesław Kasprowicz,* to — w porównaniu do niewielu lat naszego samodzielnego bytu — czas dostateczny dla ustalenia stopnia polskiej zdolności marynistycznej w dziedzinie handlowej. Publikacja dowodzi, że egzamin zdaliśmy nawet więcej jak zadawalająco. Mimo kryzysu i rewolucyjnych zmian w cenach, okres siedmioletni pozwala definitywnie ocenić naszą morskość handlową, tym więcej, gdy poznamy, jak układały się cyfrowo właśnie w tym czasokresie nasze stosunki handlowe drogą morską.

Badając niezwykle liczne tablice — $^4/_5$ książki, lecz krótkie i łatwe, — stwierdzamy, że polski handel morski to nie efemeryda, lecz fakt stały, który zaistniał nie tylko na morzach przybrzeżnych Europy północno - zachodniej, ale również na wszystkich prawie szlakach morskich. Następnym wnioskiem ze studium pracy jest stwierdzenie, że handlowe osiągnięcie oddalonych wybrzeży i utrwalenie się na nich nastąpiło li tylko dzięki Gdyni, i tylko Gdynia ten handel nadal rozszerza i ilościowo i obszarowo; ostatnio dopiero w r. 1934 i 1935 — zdaje się jakby następował podział pracy między Gdynią i Gdańskiem — tym odwiecznym portem, teraz ciągnącym się za swą młodocianą towarzyszką. Zdobycze, jakich dokonały nasze porty, a właściwie Gdynia, odczuły porty i koleje zagraniczne.

Opierając się na położeniu i dostępności — lądowej oraz morskiej — w stosunku do naszych portów, względnie w stosunku do kraju, autor podzielił powierzchnię ziemi na krainy

czyli regiony, uwzględniając szlaki lądowe i morskie, łączące Gdynię z nimi. Ponieważ uważam, że w niektórych wypadkach określenie podziału nie jest całkiem właściwe, podaję je tutaj wg własnego porządku i właściwej zdaniem moim terminologii. Krainy są następujące:

A. Państwa europejskie:

I. 1) Niemcy, 2) Rosja;

II. 3) małe państwa bałtyckie, 4) państwa czarnomorskie, 5) państwa śródziemnomorskie;

III. 6) atlantyckie państwa kontynentalne, 7) państwa północne (z posiadłościami brytyjskimi w Europie).

(Czechosłowację, Węgry, Austrię i Szwajcarię zupełnie słusznie autor pominął).

B. Ziemie pozaeuropejskie:

I. 8) śródziemnomorska Afryka i Azja, 9) Afryka równikowa i południowa, 10) Azja południowa i środkowa oraz Daleki Wschód;

II. 11) Australia z Oceanią;

III. 12) Kanada i wyspy pobliskie, 13) Stany Zjednoczone Am. Pn., 14) Ameryka środkowa, 15) atlantycka Ameryka Południowa i 16) pacyficka Ameryka Południowa.

Z każdym wymienionym okręgiem rozpatruje autor polską wymianę towarową w okresie 1929—1935, biorąc ją sumarycznie wg wagi i wartości: w obrotach ogólnych a przez porty polskie i oddzielnie przez Gdynię, Gdańsk i przez obce porty, względnie bezpośrednio kolejami w stosunku do państw europejskich. Wartość pracy *dr. Kasprowicza* jest tym wyższa, że autor podaje przejrzyste tabelki liczb rzeczywistych i względnych, ponadto wartość przeciętną 1 tony. Właśnie na tych tabelkach się opierając, wyciągnęliśmy wnioski poprzednio podane.

Przełomowym okresem dla polskiego handlu morskiego są lata 1932—1933. Prawda, zdobywanie kontynentów i wysp ziemi szło dosyć równolegle z latami i oddaleniem: bliższe okręgi zdobyliśmy już pierwej, a przede wszystkim w r. 1931, dalsze okręgi w r. 1932, a jeszcze dalsze w r. 1933. W następnych latach utrwalaliśmy się na zdobytych punktach, starając się potęgować w nich nasz handel ilościowo i jakościowo i równocześnie rozszerzać się na punkty sąsiednie. Przy rozważaniu tych rzeczy uderzy każdego rola Gdańska. Jest ona wybitnie pasywna. Nie miałem dotąd w ręku pracy, którąby w tak oczywisty sposób wykazała, że zbudowanie polityczne polskiego portu było rzeczą nieodzowną dla polskiej ekspansji handlowej drogą morską, biorąc rzecz zarówno zasięgiem jak i ilością oraz jakością obrotów towarowych. Wcale wyraźnie wynika z pracy d-ra Kasprowicza, że Gdańsk w olbrzymiej mierze korzysta z pionierskiej i konstruktywnej pracy Gdyni, a bez Gdyni byłby portem posiłkowym dla portów niemieckich i ewentualnie dla innych portów Morza Północnego, a ofenzywnym stałby się może jedynie wobec portów Bałtyku wschodniego. Jak dalece zbiera Gdańsk korzyści z pracy akwizycyjnej Gdyni, dowodem jest jego obrót handlowy z Afryką równikową i południową. Cała praca jest dokumentem pierwszorzędnym odnośnie zaniedbań Gdańska w rozwoju polskiego handlu morskiego. Gdańskie obroty rozwijają się od wypadku do wypadku. Mimo swej starej tradycji portowej i handlowej, Gdańsk przewyższa Gdynię ilością obrotów ogólnych w stosunkach handlowych tylko z Niemcami, odnośnie importu — tylko z małymi państwami bałtyckimi, odnośnie eksportu — tylko z Ameryką Północną i Środkową oraz Południową pacyficką, ponadto z państwami północnej Europy. Jest rzeczą charakterystyczną, że w obrotach handlowych ze Stanami Zjednoczonymi, Europą północną i małymi państwami bałtyckimi zachodzi odwrotny stosunek między Gdańskiem a Gdynią w imporcie a eksporcie; oto w jednym z nich zazwyczaj się wyładowuje, a w drugim załadowuje. Jeśli chodzi o wartość sumaryczną, Gdańsk góruje nad Gdynią naturalnie w obrotach z Niemcami, poza tym to tylko w eksporcie do Kanady. W przeciętnej wartości jednej tony obrotu Gdańsk góruje nad Gdynią w eksporcie do wszystkich wybrzeży Europy, Azji i śródziemnomorskiej Afryki oraz atlantyckich wybrzeży Ameryki Południowej, w imporcie zaś — w przywozie z kontynentalnych wybrzeży oceanicznych Europy, Azji południowej i wschodniej oraz Ameryki Środkowej.

Poza sprawą gdańską nasuwają się następujące znamienne ze studium pracy d-ra Kasprowicza spostrzeżenia: 1) bodaj stale przeciętna wartość towarów eksportowanych jest niższa niż importowanych (branych ogółem w obu wypadkach), 2) zawsze jest wyższa wartość towarów, idących do czy z Polski przez porty obce, względnie kolejami, 3) rozmiary naszego handlu zagranicznego, branego wartością, są nikłe w rozmiarze ogólnie światowego handlu zagranicznego, 4) bilans handlowy z krajami pozaeuropejskimi mamy ujemny. Drastyczny przykład górowania portów obcych a ostatniego miejsca Gdyni w przeciętnej wartości tony naszego obrotu handlowego zachodzi w naszych obrotach handlowych z państwami kontynentalnymi nad Atlantykiem i morzem Północnym (str. 64). Jedynie w obrotach handlowych z pacyficką Ameryką Południową porty obce wykazują niższą wartość 1 tony niżeli porty własne, następnie w obrotach kolejowych z Niemcami. Zaznaczyć również wypada, że wartość przeciętna 1 tony na tle lat badanych nie jest decydującą o istotnej wartości gospodarczej obrotu — chociażby z przyczyny zmian w cenach, jakie w omawianych latach nastąpiły. Poza tym Gdynia zdobywała stopniowo wysoko wartościowe przesyłki, bo inaczej to, co pozostawało obcym

portom — z każdym rokiem coraz mniej, wykazywałoby coraz wyższą wartość, tymczasem wartość ta stale się obniżała, gdy w Gdyni zazwyczaj stale wzrastała. Rozważania na temat zatrzymanych dotąd przez obce porty naszych obrotów wysoko wartościowych doprowadza każdego zdaje się do wniosku, że pozyskanie i tych obrotów stanie się możliwym dopiego, gdy Gdynia zostanie istotnym portem rozdzielczym.

W tabelach pracy uwidaczniają się naturalnie takie fakty, jak deprecjacja guldena — z wielką szkodą dla rozmiarów obrotów gdańskiego portu, oraz polityka reglamentacyjna i dewizowa, nasza i państw obcych. Lecz mimo wszystko nasze obroty morskie w ogóle, jak przede wszystkim te, które dokonują się przez Gdynię, wykazują nie powstrzymany rozwój — nie pęd jednak, co jest tym pewniejsze. W uwagach końcowych zastanawia się autor nad granicami możliwego wzrostu obrotów handlowych przez nasze porty, zwłaszcza w dotychczasowych granicach naszego handlu za granicznego. Wagowo wzrost może być tylko mały, wyższy nieco wartością; natomiast wcale pokaźnie może przedstawiać się wzrost tranzytu, czemu też autor poświęca końcowo nieco miejsca. Jednak tak w jednym jak i w drugim wypadku sprawa wymaga ulepszenia naszego aparatu handlowego, oraz stałego ulepszania również aparatu technicznego, co wcale słusznie autor uważa za *conditio sine qua non* nawet odnośnie utrzymania obecnego stanu posiadania.

Kolejność rozpatrywania tematów nie jest zdaniem moim rozwiązana całkiem szczęśliwie przez dra Kasprowicza. Po ogólno światowych i polskich obrotach handlowych, gdzie autor winien dać również przywóz i wywóz wagowy, właściwe miejsce jest dla naszych ogólnych obrotów morskich (rozdz. III) oraz gdyńskich (rozdz. IV i V), a potem dla obrotów z poszczególnymi krainami (rozdz. II i VII), zaś dopiero w końcu dla tematu o zmianie kierunku lądowego na morski (rozdz. VI). W tym porządku radziłbym studiować pracę (po str. 7 przejść do str. 15, po 22 do 8, po 14 do 29, po 79 do 23, po 28 do 80). W ten sposób znajdą się w kolejności właściwszej i bliższej sobie nasuwające się pytania i odpowiedzi na nie. Wówczas i początek „Uwag końcowych" będzie świetnie pasował do poprzedzającego tekstu w naszym porządku. Autor winien też — mym zdaniem — konsekwentniej dawać wszędzie obroty handlowe najpierw wagowo, gdyż właśnie w okresie omawianym następowały zbyt gwałtowne zmiany cen; zatem właściwszy obraz ewolucji naszych obrotów towarowych dadzą nam tylko tony.

Wyszczególnione usterki rozumowania, na ogół nieliczne, tłumaczą się zaiste telegraficznym stylem autora, gdyż w przeciwieństwie do tytułowania pracy oraz niektórych rodziałów i tabel, wyraża się on bardzo krótko i zwięźle. Stąd to wnioskowanie jest dobrze ujęte, a przy tym należycie przemyślane, ostrożne i tylko słuszne. Praca w tym względzie stanowi jeden z nielicznych wyjątków w naszej literaturze ekonomicznej. Dlatego książkę tą, aktualną i ważną, a przebogatą w treść można śmiało zalecić każdemu ekonomiście, politykowi i społecznikowi.

Walenty Winid, K. E. M.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 16 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Po wysłuchaniu sprawozdania Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby za czas od 1 do 15 grudnia t. zn. od chwili ostatniego posiedzenia Prezydium i po omówieniu bieżących spraw administracyjnych, Prezydium uchwaliło zwołać na dzień 12 stycznia 1937 roku Plenarne Zebranie Izby. Zebranie to, zgodnie z ustalonym przez Prezydium programem będzie poświęcone referatom i dyskusji nad najbardziej aktualnymi zagadnieniami gospodarczymi dotyczącymi okręgu izbowego.

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 9 bm., pod przewodnictwem radcy Izby p. Alojzego Melerskiego, odbyło się posiedzenie Komisji Podatkowej naszej Izby. Na posiedzeniu tym rozpatrzono szereg zagadnień z dziedziny podatkowej, mających doniosłe znaczenie dla sfer przemysłowych i handlowych okręgu izbowego.

Komisja przede wszystkim ustaliła pogląd swój na zagadnienie reformy świadectw przemysłowych. Komisja wypowiedziała się zasadniczo za całkowitym zniesieniem obowiązku wykupu świadectw przemysłowych. Gdyby jednak taka reforma nie mogła być uskuteczniona, to Komisja uważałaby za konieczne utrzymanie dotychczasowego stanu z tym,

żeby opłaty za świadectwa przemysłowe uważane były jako zaliczka na podatek obrotowy. Poza tym Komisja wypowiedziała się za wprowadzeniem pośredniej kategorii dla świadectw przemysłowych pomiędzy kategorią 1 a 2, przy czym uznała za wskazane, aby Izba wystąpiła z wnioskiem o ustabilizowanie wydanych ostatnim okólnikiem Min. Skarbu ulg, jakie obowiązywać będą przy wykupie świadectw przemysłowych na rok 1937. Wreszcie Komisja, w związku z dyskusją nad reformą świadectw przemysłowych, wypowiedziała pogląd, że uszczuplenie dochodów skarbu państwa z tytułu zniesienia świadectw przemysłowych mogłoby znaleźć rekompensatę w upowszechnieniu podatku dochodowego.

W dalszym ciągu swoich obrad Komisja rozważała celowość ustalenia ilościowego wykazu zawierającego pojęcie „partii" dla wszystkich towarów. Po dyskusji Komisja doszła do wniosku, że takiego ustalenia generalnego nie dałoby się przeprowadzić i że wykaz dla ustalonego określenia partii dla poszczególnych towarów powinien być uzupełniany w miarę formułowania pojęcia partii przez Izbę na żądanie władz. W związku z tym Komisja ustaliła, że w handlu ziarnem kakaowym za partię uważać należy 5 ton tego towaru, zaś w odniesieniu do tłuszczów technicznych za partię uważa się 10 ton w jednorazowej transakcji.

Następnie Komisja rozważała sprawę wykupywania osobnych świadectw dla składów fabrycznych przedsiębiorstw przemysłowych i ustaliła opinię, że każde przedsiębiorstwo przemysłowe powinno być uprawnione do prowadzenia tylko jednego osobnego składu bez obowiązku wykupywania świadectwa przemysłowego na ten skład, przy czym w tego rodzaju składach fabrycznych dozwolona być powinna sprzedaż tylko wyrobów własnych i to zarówno w hurcie jak i w detalu. Na prowadzenie większej ilości składów fabrycznych powinny być wykupywane osobne świadectwa przemysłowe. Oprócz tego składy fabryczne, zdaniem Komisji, powinny być zobowiązane do prowadzenia prawidłowej księgowości.

MEMORIAŁ IZBY W SPRAWIE ORGANIZACJI HANDLU KAUCZUKIEM.

Izba nasza opracowała ostatnio i wysłała do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych obszerny memoriał w sprawie organizacji handlu kauczukiem w Polsce w oparciu o port gdyński.

W memoriale tym Izba dała przegląd organizacji handlu kauczukiem w portach Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpii z uwzględnieniem warunków funkcjonowania w tych portach giełdy kauczukowej oraz zrzeszeń zainteresowanych w handlu tym surowcem, a następnie przedstawiła sytuację w handlu kauczukiem w Polsce.

Z danych Izby wynika, że Polska pod względem konsumcji kauczuku (w r. 1934 przywieziono 4.951 ton wartości 7.616 tys. zł w roku 1935 — 4.254 ton wartości 6.845 tys. zł i w ciągu 10 mies. br. 4.119 ton wartości 8.121 tys. zł) nie zajmuje takiego położenia na rynku światowym, aby można było już obecnie wysuwać, jako zagadnienie aktualne, organizację w Gdyni giełdy na kauczuk, poza tym dla stworzenia podstawy dla działalności giełdy kauczuku niezbędnym jest istnienie domów handlowych, trudniących się transakcjami kauczukiem, ekspertów, maklerów oraz całego sztabu fachowców potrzebnych dla instytucyj arbitrażowych oraz likwidujących rozrachunki z tytułu zawieranych transakcyj. O ile więc nie ma Gdynia w chwili obecnej warunków dla powstania giełdy kauczukowej, należy zdaniem Izby dążyć do udoskonalenia zaopatrywania rynku polskiego w kauczuk innymi sposobami. Przede wszystkim chodzi tu o stworzenie składów konsygnacyjnych tego surowca, przy czym liczyć się należy z faktem, że na razie, wobec braku firm polskich, handlujących kauczukiem i bezpośredniego kontaktu z rynkami produkcji, przy organizowaniu składów konsygnacyjnych trzeba będzie posługiwać się pośrednictwem firm zagranicznych. Poza tym konsygnacja w Gdyni ograniczyć by się musiała na razie do obsługi tylko rynku polskiego.

W tych warunkach Izba jest zdania, że należałoby sprawę organizacji handlu kauczukiem omówić z przedstawicielami poważniejszych przedsiębiorstw przemysłu gumowego w Polsce, a to dla zorientowania się w możliwościach, jakie posiadamy obecnie w odniesieniu do fachowców w handlu i znawców tego surowca, jak również dla ustalenia zasad, jakiemi należałoby się kierować przy organizacji własnego handlu kauczukiem.

Ze względu na poważny dorobek, jaki osiągnięty został w latach ostatnich w zakresie organizacji handlu bawełną, spodziewać się należy, że i w dziedzinie zaopatrywania rynku polskiego w kauczuk da się osiągnąć pożądane wyniki.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LISTOPADZIE BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *listopadzie br.* osiągnęły 724.051,9 ton wobec 721.087,2 ton w miesiącu październiku r. b. oraz 729.284,9 ton w miesiącu listopadzie 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem r. b. oraz również nieznaczny 0,7%owy, ale spadek obrotów w stosunku do miesiąca listopada 1935 r.

Zamorskie obroty towarowe portu w okresie pierwszych jedenastu miesięcy (od stycz-

nia do listopada wł.) roku bież. (6.996.826,5 t.) wykazują nieznaczny 2,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (6.833.430,9 ton).

Na uzyskanie tych ogólnych wyników pracy portu w okresie od stycznia do listopada b. r. wł. złożył się przywóz zamorski — 1.170.325,7 ton oraz wywóz zamorski — 5.826.500,8 ton. Ostatni miesiąc spowodował poważną poprawę importu, którego wyniki w okresie: styczeń — listopad br. wł. wykazują bardzo poważny 21,6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (962.565,4 ton). Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim surowcom, a zwłaszcza rudom i złomowi żelaznemu. Wywóz zamorski w okresie jedenastu miesięcy b. r. (5.826.500,8 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5.870.865,5 ton) wykazuje b. nieznaczny 0,8%-owy spadek obrotów, spowodowany w w pierwszym rzędzie spadkiem grupy wytworów pochodzenia mineralnego. Eksport zamorski węgla kamiennego w roku bieżącym obniżył się o ok. 4%, co naturalnie musiało wywrzeć swój wpływ na całość eksportu w porcie gdyńskim.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 160.454,9 ton oraz wywóz zamorski — 563.597 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym jest rekordowym w dotychczasowej pracy portu. Poprzedni rekordowy przywóz miał miejsce w grudniu 1935 roku (149.278,9 ton). Rekordowy przywóz zamorski w miesiącu listopadzie b. r. (160.454,9 t.) wykazuje poważny 34,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z przywozem ub. mies. października b. r. (119.105,4 ton) oraz jeszcze poważniejszy 44%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. listopada 1935 r. (111.435,6 ton).

Ten bardzo poważny wzrost obrotów importu zamorskiego w mies. sprawozdawczym spowodowany został przede wszystkim pozycjami: nasion oleistych — 4.728 t. (w listopadzie b. r. wobec 2.743 t. w październiku b. r.), owoców świeżych — 2.587 t. (1.167 t.), owoców suszonych — 1.033 t. (946 t.), orzechów i migdałów — 273 t. (47 t.), kawy — 706 t. (96 t.), herbaty — 184 t. (158 t.), kakao — 846 t. (755 t.), żywicy — 530 t. (183 t.), śledzi solonych — 8.312 t. (5.331 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 22.343 t. (19.378 t.), olei — 145 t. (98 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 376 t. (336 t.), tranu — 505 t. (342 t.), napoi alkoholowych — 130 t. (97 t.), tytoniu — 244 t., (84 t.), siarki — 1.477 t. (149 t.), farb — 87 t. (60 t.), garbników —3.378 t. (804 t.), fosforytów — 16.599 t. (14.468 t.), wełny — 2.083 t. (1.390 t.), bawełny — 10.437 t. (7.471 t.), odpadków bawełny — 482 t. (271 t.), przędzy bawełnianej — 288 t. (206 t.), juty — 2.211 t. (1.467 t.), szmat — 1.728 t. (1.488 t.), kauczuku — 426 t. (395 t.), papieru — 1.736 t. (1.273 t.), celulozy — 1.233 t. (991 t.), żelaza surowego — 526 t. (431 t.), złomu żelaznego — 54.480 t. (43.963 t.), miedzi — 1.567 t. (908 t.), cyny — 233 t. (101 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 389 t. (173 t.), maszyn, aparatów i części — 788 t. (675 t.), części wagonów i lokomotyw 463 t. (414 t.), oraz samoch., motocykli i części 37 t. (17 t.) Miesiąc listopad br. wykazuje wzrost całego szeregu pozycyj towarowych importu, które dotychczas pozostawały niezmienione bądź też ujawniały pewne tendencje spadku — jak np. tytoń, papier, kauczuk itp. Podkreślić natomiast należy bardzo poważny wzrost przywozu bawełny oraz złomu żelaznego.

Do pozycyj importu zamorskiego, które wykazują spadek należą: korzenie — 91 t. (141 t.), rośliny i materiały roślinne — 126 t. (146 t.), śledzie świeże — 617 t. (824 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.413 t. (1.494 t.), przetwory chemiczne — 609 t. (615 t.), skóry — 3.144 t. (3.611 t.), oraz cynk — brak (15 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w porcie gdyńskim w mies. listopadzie r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Listopad 1936 r.	Listopad 1935 r.
Nasiona różne	75	8
nasiona oleiste	4.728	6.240
ryż surowy	15	250
owoce świeże	2.587	4.712
owoce suszone	1.033	742
konserwy owocowe	1	19
orzechy i migdały	273	278
kawa	706	24
herbata	184	101
kakao	846	1.132
korzenie	91	152
rośliny i materiały rośl.	126	26
żywica	530	1.391
śledzie świeże	617	361
śledzie solone	8.312	3.378
rudy różne i wypałki pirytowe	22.343	25.588
oleje	145	137
smoła i smary	1	12
asfalt	40	83
tłuszcze i oleje roślinne	376	242
tłuszcze zwierzęce surowe	1.413	1.610
tran	505	876
napoje alkoholowe i in.	130	10
tytoń	244	617
siarka	1.477	1.028
przetwory chemiczne	609	218
farby	87	36
garbniki	3.378	989
fosforyty	16.599	6.502
sól potasowa	—	2.850

skóry	3.144	1.826
wełna	2.083	1.125
odpadki wełny	96	65
przędza wełniana	20	15
bawełna	10.437	9.940
odpadki bawełny	482	69
przędza bawełniana	288	109
len, konopie, sizal i inne włókna	33	67
juta	2.211	2.095
szmaty	1.728	606
kauczuk	426	876
wyroby gumowe	34	32
papier	1.736	1.651
papa, tektura	79	11
celuloza	1.233	600
żelazo surowe	526	803
metale różne	447	283
złom żelazny	54.480	25.386
miedź	1.567	859
cyna	233	46
cynk	—	102
wyroby żelazne i metalowe	389	307
maszyny, aparaty i części	788	261
części wagonów i lokom.	463	604
samochody, motocykle i części	37	44
różne	10.015	2.042
Razem	160.455	111.436

Wywóz zamorski w miesiącu listopadzie r. b. (563.597 ton) wykazuje 6,4%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem październikiem r. b. (601.982,2 ton) oraz nieco poważniejszy 8,8%-owy spadek w stosunku do miesiąca listopada 1935 r. (617.849,3 ton). Spadek ten podobnie, jak i w poprzednich miesiącach spowodowany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy, bunkrowy oraz koks. Spadek węgla eksportowego w okresie od stycznia do listopada b. r. wł. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł ok. 178 tys. ton. W roku bieżącym obniżyły się bardzo poważnie wysyłki węgla przede wszystkim do Danii oraz Norwegii, Szwecji i Włoch.

Wywóz węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 445.564 ton wobec 457.455 ton w mies. październiku r. b., bunkru — 40.598 t. (45.132 t.) oraz koksu — 15.450 t. (24.134 t.) Poza grupą mineralną wykazały spadek pozycje: mąki ryżowej — 95 t. (669 t.), szynek i innych peklowanych — 29 t. (46 t.), bekonów — 1.163 t. (1.591 t.), jaj — 1.668 t. (1.698 t.), masła — 751 t. (1.543 t.), cementu — 217 t. (336 t.), soli — 31 t. (575 t.), wytłoków buraczanych — 172 t. (900 t.), karbidu — 395 t. (438 t.), mączki kostnej — brak (201 t.), bieli cynkowej — 465 t. (533 t.), tkanin — 400 t. (583 t.), drzewa tartego — 10.448 t. (28.298 t.), wyrobów z drzewa — 467 t. (731 t.), klepek — 75 t. (107 t.), dykty i fornierów — 1.179 t. (1.472 t.), mebli giętych — 450 t. (477 t.), papieru — 357 t. (777 t.), żelaza surowego — 489 t. (813 t.), żelaza handlowego — 9.132 t. (10.188 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 861 t. (1.342 t.), szyn kolejowych — 1.590 t. (1.660 t.), roza cynku — 837 t. (903 t.) Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek tarcicy.

Z bardziej wartościowych artykułów eksportu należałoby zwrócić uwagę na poważny spadek eksportu masła. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szereg pozostałych pozycyj eksportu wykazuje wzrost i należą tu: strączkowe — 152 t. (47 t.), mąka pastewna — 558 t. (249 t.), słód — 2.854 t. (865 t.), nasiona i rośliny — 672 t. (236 t.), tłuszcze zwierzęce — 464 t. (106 t.), cukier — 4.438 t. (598 t.), makuchy — 1.122 t. (987 t.), otręby — 509 t. (brak), soda — 38 t. (brak), sól potasowa — 930 t. (3 t.), saletra — 2.602 t. (2.356 t.), siarczan amonu — 1.536 t. (3 t.), bawełna i odpadki — 334 t. (75 t.), wyroby koszykarskie — 139 t. (78 t.), papa i tektura — 314 t. (182 t.), celuloza — 1.610 t. (1.056 t.), metale różne — 102 t. (51 t.), rury żelazne i żeliwne — 2.806 t. (2.680 t.) oraz blacha cynkowa — 548 t. (502 t.) Pomimo poważnego wzrostu eksportu cukru w m. listopadzie b. r. nie zmieni to spadku wywozu tego artykułu w okresie jedenastu miesięcy b. r. Podkreślić należy bardzo poważne wzmożenie się eksportu siarczanu amonu. Dobre rezultaty w roku sprawozdawczym daje eksport słodu, przewyższając rok ubiegły o przeszło 50%.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w porcie gdyńskim w m. listopadzie r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Listopad 1936 r.	Listopad 1935 r.
Strączkowe	152	79
mąka ryżowa	95	145
mąka	20	128
mąka pastewna	558	3.020
ryż	224	100
słód	2.854	1.563
owoce świeże	12	27
konserwy owocowe	3	—
nasiona i rośliny	672	428
szynki i inne peklowane	29	97
bekony	1.163	1.692
drób i ptactwo bite	348	203
jaja	1.668	1.685
masło	751	983
cement	217	261
sól	31	208
węgiel eksportowy	445.564	485.295
węgiel bunkrowy	40.598	44.344
koks	15.450	7.920
oleje i parafina	—	6
tłuszcze zwierzęce	464	33

przetwory mięsne	1.948	1.014
cukier	4.438	12.700
napoje alkoholowe	17	4
makuchy	1.122	5.222
otręby	509	915
wytłoki buraczane	172	—
soda	38	966
salmiak	41	73
karbid	395	275
farby	1	15
biel cynkowa	465	269
sól potasowa	930	411
saletra	2.602	3.877
siarczan amonu	1.536	5.080
skóry	68	18
tkaniny	400	525
bawełna i odpadki	334	177
drzewo tarte	10.448	11.055
wyroby z drzewa	467	710
klepki	75	—
dykty i forniery	1.179	1.345
meble gięte	450	311
wyroby koszykarskie	139	41
papier	357	1.078
papa i tektura	314	150
celuloza	1.610	2.077
żelazo surowe	489	500
żelazo handlowe	9.132	6.580
metale różne	102	389
wyroby żelazne i metalowe	861	3.120
szyny	1.590	—
rury żelazne i żeliwne	2.806	3.480
cynk	837	858
blacha cynkowa	548	256
różne	6.304	6.141
Razem	563.597	617.849

Dane o ruchu statków w listopadzie w porcie podaliśmy już w nr. 33 Biuletynu co się tyczy ruchu pasażerów, to jak zwykle w tym okresie osłabł on bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 294 (446) osoby, w tym: z Anglii — 31, Argentyny — 13, Belgii — 12, Brazylii — 17, Danii — 28, Finlandii — 8, Francji — 17, Holandii — 6, Kanady — 25, Litwy — 1, Norwegii — 20, Stanów Zjedn. Am. Półn. — 88, oraz ze Szwecji — 28. Wyjechało zaś 1.491 (2.144 osób), w tym: do Anglii — 88, Argentyny — 409, Brazylii — 43, Danii — 9, Estonii — 4, Francji — 237, Stanów Zjedn. Am. Półn. — 247, Szwecji 7 oraz do Urugwaju — 447 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

W miesiącu listopadzie statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 128.695,5 t. towarów wobec 115.200 ton w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku. Z tego przypadło na ładunki eksportowe 90.212,5 t., na importowe 35.758 t. i na przewozy między portami zagranicznymi i tranzytowe 2.725 ton.

Wszystkie cztery towarzystwa powiększyły swe przewozy w sprawozdawczym miesiącu w porównaniu do odpowiedniego miesiąca 1935 roku i to procentowo najbardziej Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, oraz Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 70.133 t. towarów wobec 67.294 t. w listopadzie ub. roku, ten względnie nieznaczny przyrost pokrywa się, zwłaszcza w grupie trampów tego towarzystwa poważnym wzrostem rozmaitości pozycyj przewiezionych towarów, a tym samym i wartości i znaczenia tych przewozów. Przewozy odbywały się również na większe odległości (np. przyjazd ss. „Wisła" z Południowej Ameryki) co także należy mieć na względzie przy porównaniu z przewozami zeszłorocznymi.

Eksportowych ładunków statki Żeglugi przewiozły 39.194 t., importowych 28.214 t. i między portami obcymi i transito 2.725 t. — Statki liniowe Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 21.314 ton (XI 1935: 29.665 t.) w tym w eksporcie 31.314 t. (XI 1935: 29.665 t.), w imporcie 16.120 t. (XI 1935 t.) i w trazycie i między portami obcymi 1.189 ton (XI 1935: 330 t.) Zaobserwowane od szeregu miesięcy nasilenie importu na statkach tego towarzystwa, jak widać, osłabło i przewozy importowe są już niższe niż w odpowiednim miesiącu ub. roku.

Grupa żeglugi trampowej składa się znów z dwóch odmiennych pozycyj: właściwych trampów, które przewiozły 34.110 t. i przydzielonego do kombinowanej z G. A. L. Ż. i frachtowanymi obcymi statkami (makler Rothert & Kiłaczycki) linii południowo-amerykańskiej trampa „Wisła", który przewiózł 4.709 t., razem 38.819 ton wobec 37.629 t. w listopadzie ub. r. Wzrost przewozów, sam przez się nieznaczny, w składzie pozycyj wykazuje znaczne urozmaicenie pozycyj towarowych. W eksporcie bowiem przewieziono węgla 11.290 t. koksu 6.800 t. zboża 4.784 t. nitratów 200 t. razem 23.074 t. (XI 1935 26,790 t. samego węgla), w imporcie rudy 5.606 t., kostki granitowej 5.430 t., quebracho 2.393 t. skór 102 t., wełny 55 t., orzechów palmowych 106 t., kopry 401 t., ziarna sezamowego 50 t., makulatury 30 t., drobnicy 36 t., razem 14.209 t., wobec 10.839 t. i to samej rudy w listopadzie ub. roku. Prócz tego między portami obcymi (ss. „Wisła") przewieziono 1.536 t. kukurydzy.

Mimo widoczny zwrost importu w grupie trampów Żeglugi Polskiej, należy zjawisko to uważać za przypadkowe, wywołane krótkością okresu miesięcznego w stosunku do czasu rotacji dalekobieżnego trampa „Wisła". — W miesiącach, na które przypadnie przyjazd „Wisły" — okaże się przewaga importu w miesiącach jej odjazdów — zwiększenie przewozów eksportowych. To samo dotyczy drugiego trampa ss. „Kraków", który, oczekiwany w tych dniach ze Środkowej Ameryki, zwiększy odpowiednio grudniową pozycję importowa.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 9.291 t. towarów

(XI 1935: 7.243 t.), w tym 34 t. do Havre, pozostałe do Londynu i Hull. Na przewozy eksportowe przypadło 5.716 t. (XI 1935: 4.367 t.) na importowe 3.575 t. (XI 1935: 2.876 t. i tranzytowych 27 t. Eksportowych ładunków było na Londyn 2.800 t. (z Gdyni 2.311 t., z Gdańska 489 t.) na Hull 2.901 t. (z Gdyni 1.299 t. z Gdańska 1.602 t.), na Havre 15 ton. Importowych ładunków było z Londynu 1.333 t. (do Gdyni 1.054 t., do Gdańska 279 t.), z Hull 2.223 t. (do Gdyni 1.921 t., do Gdańska 302 t.), z Havre 19 t. Przewozu koni w listopadzie nie było.

Statki towarzystwa Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły ogółem 1.274 pasażerów, bez uwzględnienia ruchu pasażerskiego między Ameryką a Kopenhagą, oraz 7.097 t. towarów ,również bez uwzględnienia towarów ładowanych i wyładowanych w Kopenhadze. (XI 1935: 1.025 pasażerów i 3.847 t. towarów). Wzrost przewozu wystąpi jeszcze jaskrawiej jeśli się przytoczy liczby dla XI 1934: 508 pasażerów t. i 1.806 t. towarów. — W przewozie towarów mamy postęp geometryczny, wzrost przewozu pasażerów natomiast zawdzięcza się odjazdowi ss. „Pułaski“ do Ameryki Południowej z 898 pasażerami (oraz 1.707 t. towarów), ale i listopad ub. roku miał wyjatkowo wysokie liczby przewozów pasażerskich dzięki uruchomieniu podówczas motorowca „Piłsudski“.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) w 15 podróżach przewiozły 42.174.5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (XI 1935: 36.789 t.) w tym do Szwecji 26.987.5 t. (XI 1935: 27.254 t.) i do Norwegii 15.187 t. (XI 1935: 9.535 t.) Wzrost liczbowy przewozów jak i wzrost przewozów do dalszej Norwegii świadczą o wytężonej i nader sprawnej pracy floty „Polskarobu“ w sprawozdawczym miesiącu. Odwiedzono porty: Göteborg (4 razy), Sarpsborg, Norrköping, Oxelösund, Tofte, Gävle, Svartvik, Skien, Haugesund, Oslo.

URUCHOMIENIE NOWEGO DŹWIGU W PORCIE.

Dnia 13 grudnia br. odbyło się poświęcenie i uruchomienie nowego urządzenia przeładunkowego dla węgla, zainstalowanego na nabrz. śląskim przez firmę „Progress“ Dźwig ten o nośności 75 t. został wykonany z materiałów krajowych przez Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura. Jest to już 3 dźwig dla przeładunku węgla, jaki firma „Progress“ instaluje w Gdyni dla przeładunku węgla ekspotowego.

NOWA LINIA REGULARNA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu Linij Żeglugowych Gdynia — Ameryka nową linię okrętową utrzymującą regularną komunikację między Gdynią a portami Zatoki Meksykańskiej. Na linii tej kursować będą statki w odstępach jednomiesięcznych.

Rozkład pow. linij przedstawia się następująco:

s/s „P. N. Damm“ wychodzi z Gdyni ok. 15 XII 1936 r.
s/s „Alssund“ wychodzi z Gdyni ok. 28 I. 1937 r.
s/s „P. N. Damm“ wychodzi z Gdyni ok. 18 II 1937 r.
s/s „Alssund“ wychodzi z Gdyni ok. 28 III 1937 r.



UBEZPIECZENIA OD RYZYKA WOJENNEGO W RUCHU Z PORTAMI HISZPANII

Według danych wydziału ubezpieczeń Lloyd's odtąd nie będą przyjmowane ubezpieczenia od strat wynikłych na skutek wojny i rozruchów, transportów załadowanych w portach hiszpańskich, w hiszpańskim Marokku oraz na Balearach.

Premia za tego rodzaju ubezpieczenia wynosiła dotychczas 3—4% odtąd będzie pozostawiona towarzystwom ubezpieczeń zupełna swoboda odnośnie przyjmowania w ogóle tego rodzaju ubezpieczeń względnie wyznaczania każdorazowo warunków. Taki stan rzeczy dotąd obowiązywał jedynie dla transportów przeznaczonych do portów hiszpańskich, podczas, gdy pokrywanie ubezpieczenia partyj ładowanych w portach hiszpańskich odbywało się według ustalonych warunków.

WIELKA REORGANIZACJA ŻEGLUGI WŁOSKIEJ.

Rada Ministerialna Włoch, na wniosek Mussoliniego w dniu 5 grudnia przyjęły trzy ustawy regulujące sprawy eksploatacyjne marynarki handlowej, w myśl planu powziętego. jak już o tym komunikowaliśmy, jeszcze w

maju b. roku. Nowa organizacja żeglugi włoskiej, obejmująca również sprawy pracowników żeglugi. finansowania towarzystw, budowy nowego tonażu i subwencyj obowiązywać będzie od 1 stycznia 1937, chociaż w niektórych sprawach, jak np. personalnego składu towarzystw na lądzie wejdą w życie nowe stosunki pracy dopiero na 1 lipca 1937 roku.

W najbliższych już dniach Instytut Przemyłowej Przebudowy w skrócie I. R. I. (Instituto per la riconstructione industriale) ukonstytuuje cztery nowe towarzystwa żeglugowe z istniejących obecnie: „Cosulich", „Lloyd Triestino", „Tirrenia", „Compania Adriatica di Navigatione" i czterech mniejszych, przejmując równocześnie całkowity tabor okrętowy likwidujących się towarzystw.

Nowe towarzystwa będą to:

1. *Italia,* kapitał 500 mil. lirów, tabor 38 statków z 469 tys. ton, obejmujący całą komunikację z Ameryką. Centrala w Genui, filia i dyrekcja ruchu w Trieście, oraz filie w Neapolu i Palermo.

Równocześnie z reorganizacją towarzystwa nastąpi zmiana i przebudowa tonażu, głównie celem zwiększenia szybkości ruchu na liniach do Północnej i Południowej Ameryki.

2. *Lloyd Triestino* o kapitale akcyjnym 300 mil. lirów, 59 statkach z 443 tys. ton, z siedzibą w Trieście i filiami i dyrekcjami ruchu w Genui, Neapolu i Wenecji. To towarzystwo będzie obsługiwać linie afrykańskie, jak przez Suez, tak i przez Gibraltar, linie do Azji przez Suez i linię australijską.

3. *Tirrenia* o kapitale 150 mil. lirów i 54 statkach o pojemności 159 tys. ton brutto. Obejmie ona lini do Lybii, linię „Dokoła Italii", linie zachodnio-śródziemnomorskie, oraz wszystkie linie prowadzące do Europy atlantyckiej poprzez Gibraltar, a więc i linię bałtycką. Centrala Tirrenii będzie w Neapolu, filie i dyrekcje ruchu w Genui, Palermo i Fiume.

4. *Adriatica* z kapitałem 150 mil. lirów i 39 statków o pojemności brutto 136 tys. ton. Centrala w Wenecji, filie i dyrekcje ruchu w Trieście, Genui i Bari, oraz filia w Neapolu. To towarzystwo obejmie linie Adriatyku i Bliskiego Wschodu.

Osobną, piątą grupę, złożoną z prywatnych, drobnych przedsiębiorstw tworzyć będzie w porcie Fiume „Societa Fiumana di Navigatione", która obsługiwać będzie nadal miejscowe potrzeby komunikacyjne wschodniego Adriatyku.

Przez sześć najbliższych lat cały kapitał akcyjny wszystkich czterech towarzystw znajdować się będzie w ręku I. R. I. (instytutu dla przebudowy przemysłowej). Instytut ten w tej sześciolatce przeprowadzi program rozbudowy floty kosztem jednego miliarda lirów. Specjalne przywileje otrzymają te prywatne osoby, które wezmą udział w subskrypcji na akcje.

Osobno, dla pokrycia potrzeb finansowych nowych towarzystw żeglugowych założone zostaje towarzystwo finansowe „Finmare" (Societa Finanziaria Marittima), z siedzibą w Rzymie i kapitałem zakładowym 900 mil. lirów. Zadaniem towarzystwa będzie werbunek udziałowców akcyjnych do wymienionych towarzystw żeglugi i zapewnienie im celowego finansowego poparcia.

Istniejące subwencje państwowe dla towarzystw żeglugi, pozostaną nienaruszone, na dotychczasowym poziomie.

Przygotowanie planu było bardzo staranne i prowadzone było pod osobistym kierunkiem ministrów komunikacji, finansów, podsekretarzy stanu dla spraw marynarki handlowej, oraz prezesa I. R. I. przez komitet techniczny, który badał eksploatację istniejących towarzystw w ostatnich trzech latach i w roku bieżącym. Liczono się również z opinią wszystkich kierowników towarzystw, jak również uwzględniono wszelkie projekty i wnioski, które bezpośrednio, lub pośrednio wpłynęły do komitetu.

SZWEDZI ZACZĘLI Z NICZEGO BUDOWNICTWO OKRĘTÓW.

Znany konstruktor szwedzki, dr H. Hammar wygłosił w Stockholmie ciekawy odczyt o rozwoju budownictwa okrętów w Szwecji. Przypomniał on bardzo słaby rozwój budownictwa okrętowego w tym kraju w latach dziewięćdziesiątych, oraz w pierwszych pięciu latach nowego stulecia. Wobec tego na kilka lat przed wojną nawet istniał projekt ustawy o subwencjach państwowych dla budownictwa okrętowego w Szwecji, jednak projekt ten upadł, gdyż uważano, że w Szwecji braknie naturalnych podstaw dla stworzenia własnego przemysłu okrętowego, albowiem brakło podstawowych materiałów do budowy okrętów, nie było ekspertów technicznych, ani wyćwiczonych robotników.

Naturalny bieg wypadków jednak wykazał bezpodstawność tych obiekcyj. Dr Hammar, uważa. że główną zaletą i atrakcją szwedzkiego budownictwa okrętowego była i jest pomysłowość szwedzkich inżynierów, która pozwoliła na stworzenie i rozwinięcie na stoczniach szwedzkich specjalnych typów statków, bez naśladownictwa wzorów zagranicznych i ten kierunek, jako owocny winien być nadal w szwedzkim budownictwie kultywowany.

ZNACZNE ZWIĘKSZENIE FLOTY FIŃSKIEJ.

Flota handlowa Finlandii szybko się powiększa: w roku 1935 przyrost tonażu wyraził się liczbą 72.000 t. rej. brutto, natomiast do grudnia 1936 nabyto tylko z drugiej ręki statków 41 z 115.000 t. r. br. pojemności. W ostatnim czasie zwiększa się również odsetek budowanego w Finlandii i za granicą na rachunek fińskich armatorów tonażu handlowego.

ZATARGI HANDLOWE PO DEWALUACJI GULDENA HOLENDERSKIEGO.

W związku z dewaluacją guldena holenderskiego często powstają zatargi firm eksportowych polskich z odbiorcami holenderskimi, co do zapłaty, zwłaszcza w kontraktach, opiewających na walutę złotą, następnie co do terminów uregulowania należności, przypadających na okres przed dewaluacją, a wpłaconych po dewaluacji i inne.

Wydawanie opinii w tych sprawach wymaga zbadania wszystkich elementów przez prawników, gdyż, jak wynika z dotychczasowej praktyki, same zastrzeżenie płatności według klauzuli złota nie wystarcza i jest oceniane przez sądy holenderskie przy uwzględnieniu innych danych, wynikających z kontraktu, daty jego zawarcia itp.

Szereg firm jednak w kontraktach dawnych lub nowych ubezpiecza się przed ryzykiem kursowym w ten sposób, że zawiera kontrakty w złotych polskich, albo w walucie zagranicznej, którą uważa za stałą, lub też stosuje system sprzedaży na termin wg ustalonej z góry stopy wymiennej.

W wielu wypadkach przy wykonywaniu kontraktów ze stratą w związku z dewaluacją firmy holenderskie w drodze polubownej zgodziły się pokryć połowę tej straty. W najtrudniejszej natomiast sytuacji znalazły się firmy polskie, które nie wykazały dobrej woli wywiązania się z zobowiązań dostawy i zerwały jednostronnie umowę. Straty tych firm są oczywiście znacznie poważniejsze.

OGRANICZENIA IMPORTU CUKRU DO HOLANDII.

Rząd holenderski przedłożył w dniu 24 XI 1936 r. Stanom Generalnym wniosek nagły w sprawie udzielania pomocy przemysłowi cukrowemu na Jawie. Plan rządu przewiduje skontyngentowanie wwozu cukru wszelkich rodzajów do Holandii oraz udzielenie subsydium z Kryzysowego Funduszu Rolnego w wysokości 800.000 hfl., które wpłacane będzie przy wwozie cukru jawajskiego do Holandii. Rząd spodziewa się, że plan tego rodzaju pozwoli na wyrównanie ceny cukru jawajskiego na rynku holenderskim do poziomu opłacalności, zaś odpowiednie zamknięcie granic dla importu cukru z pozostałych krajów zapewni przemysłowi cukrowemu na Jawie zbyt ca 85.000 t. cukru w Holandii.

Na podstawie posiadanych pełnomocnictw kryzysowych rząd holenderski wprowadził z dniem 25 listopada r. b., kontyngentowanie wwozu cukru do Holandii.. Warunki kontyngentowania przedstawiają się, jak następuje — kontyngentowaniu podlegają wszystkie rodzaje cukru. Okres skontyngentowania — 6 miesięcy: 25 XI 36 — 25 V 37.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 80% przeciętnego przywozu brutto w ciągu sześciu miesięcy okresu bazowego. Okres bazowy — r. 1935.

Przywóz cukru z Polski do Holandii od r. 1931 przedstawiał się, jak następuje:

Cukier buraczany surowy (poz. stat. hol. 866)

	ton	1000 hfl.
1931	26.735	1.338
1932	14.288	788
1933	12.516	563
1934	8.545	304
1935	93	3
1936 (paźdz.)	186	7

Cukier buraczany biały, rafinowany (poz. stat. hol. 869)

	ton	1000 hfl.
1931	13.299	1.088
1932	16.965	1.116
1933	3.926	223
1934	335	16
1935	781	33
1936 (paźdz.)	425	16

Jak wynika z powyższych cyfr, przywóz cukru z Polski do Holandii w ostatnich latach uległ gwałtownemu spadkowi. W roku bazowym 1935 przywóz ten był najmniejszy, zatem przysługująca kwota roczna kontyngentu na cukier surowy 72,4 ton, zaś na cukier biały rafinowany 61.4 ton, jest minimalna.

WIDOKI ZBYTU LISTEW DO RAM W INDIACH BRYTYJSKICH.

Indie Brytyjskie przywożą z zagranicy dość znaczne ilości listew do ram. Statystyka oficjalna notuje za rok 1934/35 import o wartości blisko 900 tys. zł. Głównymi dostawcami są: Niemcy, Włochy i Belgia.

Udział Polski jest dość mały (w r. 1934/35 wynosił około 40 tys. zł). Mimo konkurencji krajów zagranicznych listwy do ram produkcji polskiej mają widoki zbytu w szerszych ramach niż dotychczas, o ile akcja eksportowa zostanie należycie postawiona pod względem jej organizacji.

Jak wykazują cyfry statystyki indyjskiej, import z Polski ulegał dotąd znacznym wahaniom, wynosił on (1 rupia = 2 zł):

r. 1930/31 — 46,7 tys. rs.
r. 1931/32 — 21,5 tys. rs.
r. 1932/33 — 5,9 tys. rs.
r. 1933/34 — 26,7 tys. rs.
r. 1934/35 — 19,5 tys. rs.

IMPORT MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZYCH DO ARGENTYNY.

Argentyna importuje z zagranicy różne typy maszyn i narzędzi rolniczych, mianowicie: pługi żelazne lub stalowe jednoskibowe

(w r. 1935 — 6.743 sztuki, głównie ze Stanów Zjedn., Kanady, Czechosłowacji i Niemiec), jedno lub wieloskibowe na kołach (2.505 sztuk — z tych samych krajów), lemiesze żelazne do pługów (2.298 ton ze Stanów Zjedn., Kanady, Niemiec, Francji, Hiszpanii i Anglii), części wymienne do pługow (1.586 ton ze Stanów Zjedn., Niemiec, Kanady, Francji), poza tym żniwiarki (1.500 sztuk ze Stanów Zjedn., Kanady), siewniki (2.210 sztuk ze Stanów Zjedn. i Kanady), brony (2.395 sztuk — głównie ze St. Zjedn., mniejsze ilości z Kanady, Niemiec, Anglii), części zamienne do różnych maszyn (3.264 ton — głównie ze St. Zjedn.. następnie z Niemiec, Anglii, Kanady, mniejsze ilości z Francji, Australii, Szwecji, Austrii. Włoch).

Bliższa analiza danych statystycznych wykazuje, że import maszyn i narzędzi rolniczych do Argentyny ma w ciągu lat ostatnich tendencję do wzrostu. W stosunku do globalnego przywozu udział tej grupy wzrósł z 0,7% w r. 1934 do 1,5% w r. 1935. Tendencja wzrostu utrzymuje się nadal; w pierwszym półroczu 1936 import wynosił 7.518 sztuk, a w pierwszym półroczu 1935 — 4.158 sztuk. W związku z eksportem kukurydzy do Stanów Zjednoczonych oraz zniżką cen na szereg artykułów eksportowych w dużych ilościach z Argentyny, polepszyła się wydatnie sytuacja rolnictwa argentyńskiego. Bezpośrednio z tym zaś łączy się wzrost zapotrzebowania na zagraniczne maszyny i narzędzia rolnicze.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 LISTOPADA DO 7 GRUDNIA 1936 R.

AUSTRIA. Oczekiwane jest ogłoszenie obszernej noweli do taryfy celnej jeszcze w ciągu bieżącego roku. Zmiany celne polegać mają jakoby głównie na podwyższeniu obciążenia dotychczasowego, i dotyczyłyby, wyrobów z drzewa, chemikalij, papieru, wyrobów tokarskich, drutu stalowego i innych. Lista artykułów wymagających zezwolenia na wwóz miałaby jednocześnie ulec rozszerzeniu.

BELGIA. Cło na części samochodów i karoseryj uległo zmianie z dn. 16 ub. m.

BRAZYLIA. Kwota dewiz, jaką należy odstępować Bankowi Brazylijskiemu po kursie oficjalnym przy wywozie wełny została obniżona z 35% na 20%.

Dnia 17 ub. m. ukazało się wyjaśnienie w sprawie obniżenia t. zw. urzędowej wagi towaru, który jest opatrzony podkładkami tekturowymi, słomą, trocinami, wełną drzewną i t. p.

CHILE. Do dnia 31 grudnia br. obniżono cło na groch siewny i na siemię lniane

CZECHOSŁOWACJA. Cło na grape-fruit'y zostało obniżone z dniem 11 ub. m.

Sfery handlowe domagają się obniżki cła na jaja.

Z dniem 10 bm. ulega minimalnej zwyżce dodatek celny na żyto — inne dodatki natomiast pozostają bez zmiany.

DANIA. Do parlamentu złożony został projekt nowej ustawy walutowej. Ustawa obecna miała obowiązywać do końca 1937 r. Nowy projekt przewiduje możność zawierania prywatnych transakcyj kompensacyjnych, poza tym możność przenoszenia z jednych firm na inne pozwoleń dewizowych. Istnieje prawdopodobieństwo, że ustawa w brzmieniu, jakie zostanie przyjęte przez parlament wejdzie niedługo w życie i będzie posiadać ważność do końca 1938 r.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. wprowadzona zostaje zmiana w wykazie duńskiej Centrali Dewiz, mianowicie pęcherze ryb i żelatyna w płatkach zostają wyłączone z poz. 1411 i przeniesione do poz. 1417

FINLANDIA. W związku z nieodnowieniem dodatkowej umowy fińsko-hiszpańskiej z 1 listopada ub. roku podwyższone zostały cła na kilka południowych artykułów rolniczych.

Ustawa, upoważniająca rząd fiński do stosowania restrykcyj wobec krajów, ograniczających import towarów fińskich, jest co rok przedłużana przez parlament. Obecnie rząd fiński wniósł projekt przedłużenia jej mocy na okres 3 lat, t. j. do końca 1939 r.

Komisja budżetowa wprowadziła zmiany do projektu rządowego reformy taryfy celnej, między innymi w zakresie importu mąki ziemniaczanej i zwrotu ceł, następnie ceł na żyto i mąkę żytnią, przy czym dla artykułów tych mają być wprowadzone cła ruchome, dla żyta w zależności od notowań giełdowych, a dla mąki w zależności od wysokości cła na żyto.

W zakresie premiowania artykułów rolniczych nastąpiła zmiana, mianowicie powiększone zostały premie dla masła, serów wysokogatunkowych, jaj i niezmienione zostały premie dla mięsa wieprzowego, wołowego, reniferowego.

FRANCJA. Cło na kartofle świeże wwożone między 1 lipca a 31 lutego zostało obniżone w myśl dekretu z 17 ub. m.

Dekret z 13 ub. m. podwyższa cła na jod i jodki. Z dniem 27 ub. m. cofnięta została stawka konwencyjna przyznana Austrii na miedź w stopie z cynkiem.

Opłata licencyjna na jaja o wadze niżej 55 gr. (o ile transport nie zawiera jaj o wadze wyższej) została zniesiona w myśl dekretu z 16 listopada br. (p. układ polsko-francuski).

Ogłoszona została decyzja Generalnej Dyrekcji Ceł w sprawie taryfikacji asfaltu niektórych gatunków w związku z pobieraniem podatku importowego.

W myśl rozporządzenia z dnia 27 listopada br. podwyższone zostały kontyngenty na miód oraz na jęczmień browarniany w czwartym kwartale br.

Uległo zmianie obciążenie podatkowe soli kuchennej przy przywozie z zagranicy.

Z dniem 1 bm. uległy obniżeniu cła na wszelkie nasiona i owoce oleiste (m. in. na siemię lniane).

Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśnia, iż zakaz przy-

wozu świec obejmuje wszystkie bez wyjątku ich gatunki

Kontyngent przywozowy na węgiel został dwukrotnie podwyższony.

Dozwolony został przywóz choinek (długości ponad 2 m) w okresie od 1 do 25 bm.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Tunis. Dnia 10 ub. m. ogłoszone zostały w Tunisie dekrety francuskie z 2 października br. o obniżeniu ceł i opłat kontyngentowych, o ile dotyczą one towarów objętych unią celną francusko-tuniską.

Dnia 13 ub. m. ogłoszono okólnik w sprawie tymczasowego (do czasu wywozu) zwolnienia od cła beczek żelaznych i stalowych, zawierających produkty chemiczne lub perfumy.

GRECJA. Z dniem 4 ub. m. uległo podwyższeniu cło na stożki kapeluszowe.

Rozporządzenia ogłoszone 12 października br. ustalają cła na płytki stalowe, igły gramofonowe i t. p. oraz na tkaniny gumowe i dziane przeznaczone do wyrobu gorsetów i t. p. specjalnie określonych wyrobów.

HISZPANIA. Według wydanego dekretu wszystkie banknoty hiszpańskie znajdujące się za granicą mają być stemplowane przez konsulaty hiszpańskie.

HOLANDIA. W połowie listopada rb. doszła do skutku transakcja kompensacyjna między Holandią a Czechosłowacją, która przewiduje dostawę 60 wagonów świeżych śledzi do Czechosłowacji w zamian za wwóz do Holandii odpowiedniej ilości zboża z Czechosłowacji. Pozwolenia wwozu na zboże czechosłowackie zostają już wydane importerom holenderskim.

Rozporządzenie z 16 ub. m. znosi ograniczenia przywozu wyrobów z włókna kokosowego.

Wwóz mięsa i przetworów mięsnych z Polski do Holandii jest wzbroniony ze względu na brak umowy weterynaryjnej. Wyjątek natomiast stanowi drób i dziczyzna żywa i bita, których przywóz jest wolny.

IRLANDIA. Dnia 20 ub. m. ustalił rząd nowe okresy kontyngentowe na wwóz opon i dętek samochodowych, obuwia gumowego, lamp elektrycznych, odpadków marmuru oraz cebuli.

Z dniem 11 ub. m. podwyższone zostało cło na jelita do kiełbas.

JUGOSŁAWIA. Dnia 1. bm. wchodzi w życie układ dodatkowy między Jugosławią a Czechosłowacją, w myśl którego Jugosławia obniża cła na następujące towary: piwo, pończochy jedwabne, stożki filcowe, jelita sztuczne, żelazo w płytach i sztabach, rury i łączniki nieobrobione średnicy ponad 8 milimetr., pługi i niektóre ich części, instrumenty do pomiaru przestrzeni, niektóre wyroby z żelaza kutego, maszyny do koszenia i nawożenia, maszyny do cięcia słomy i buraków, oraz niektóre żelazne materiały kolejowe nie produkowane w Jugosławii.

LUKSEMBURG. Wwóz mięsa świeżego poddany został ścisłej reglamentacji przywozowej.

Według dokumentów z 3 i 5 ub. m. pobierane będą opłaty specjalne od masła, mleka, oraz od ubocznych artykułów mleczarskich i niektórych innych wymagających licencyj (jak np. mięsa).

MEKSYK. Obniżone zostały stawki celne na maszyny i obrabiarki przeznaczone dla przemysłu tekstylnego, górnictwa i rolnictwa, — na niektóre rodzaje farb oraz na preparaty metalowe do zwalczania zielska.

NIEMCY. Z dniem 23 ub. m. weszły w życie zmiany tekstu taryfy celnej dotyczącej kartofli (zwolnienie od cła dla przeróbki na krochmal), wątroby wieprzowej oraz dwu uprawnień dla ministra skarbu do zwolnienia od cła (jaj i bananów).

Z dniem 1 grudnia uległo podwyżce cło oraz podatek pobierany od olejów mineralnych.

RUMUNIA. Ministerstwo Finansów poleciło urzędom celnym, aby przy przywozie, wywozie, tranzycie towarów dokonywanym drogą lądową wymagały obok innych dokumentów także międzynarodowej deklaracji celnej, stemplowanej przez urząd celny kraju pochodzenia. W braku ostemplowania, co jest dopuszczalne do 1 stycznia 1937, firma winna załączyć piśmienne wyjaśnienie dlaczego celna deklaracja międzynarodowa nie została ostemplowana.

SZWAJCARIA. Kurs rozrachunku kolejowego z Niemcami został ustalony od 1 XII 36 w wysokości 100 RM = 175,30 fr. szw.

Rada Związkowa uchwaliła zniesienia ograniczeń przywozowych w około 60 pozycjach taryfy celnej oraz obniżyła cło na benzynę i benzol. Wśród towarów, na które zostały zniesione ograniczenia (z mocą od 1 bm.) figurują m. in. następujące: pierze, puch, saletra, części obuwia, nasiona, cebulki kwiatowe, wyroby tokarskie, narty, listwy do ram, meble t. zw. koszykowe (z wikliny etc.), wyroby szczotkarskie, wata celulozowa, tektura, materiały introligatorskie, koce bawełniane, płyty kauczukowe, wyroby kamieniarskie, przedmioty związane z kanalizacją z fajansu i porcelany (także wanny!), niektóre wyroby szklane, kotły do prania bielizny, drut, kule i śrut ołowiane, frezarki do obróbki metali, wózki dziecięce, żywice do celów technicznych, lakiery, laki i t. p. oraz fajki i kilka innych.

TURCJA. Układ handlowy z Brazylią został przedłużony o 3 miesiące, licząc od 1 X 36.

UNIA POŁUDN.-AFRYK. Według proklamacji ogłoszonej 30 października — rury stalowe do przewodów elektrycznych zostały zaliczone do wyrobów, podlegających opłacie cła antydumpingowego.

WIELKA BRYTANIA. Na okres od 15 grudnia br. do 31 lipca 1937 r. wprowadzone zostało cło 100% ad valorem od wszelkich przedmiotów związanych z koronacją m. in. od przedmiotów pamiątkowych, postaci króla, flag i t. p.

Z dniem 1 grudnia br. następuje zmiana cła na przędzę i „słomę“ ze sztucznego jedwabiu

Z dniem 24 ub. m. wprowadzone zostało minimal-

ne cło alternatywne na fartuchy i kitle (overalls) gumowe.

WŁOCHY. Podsekretariat dla Wymiany i Walut wydał zarządzenie zezwalające na otwieranie w bankach dewizowych od 1 XII 36 kont „wolnych“ dla banków zagranicznych, towarzystw, firm, które mają siedzibę za granicą oraz obywateli zagranicznych zamieszkałych czasowo we Włoszech. Konta te mogą powstawać jednak z dewiz odstąpionych po 30 XI 36. Posiadacze tych kont mogą dysponować z nich wszelkie płatności we Włoszech w każdej walucie lub przenieść za granicę.

Uległy obniżeniu cła na żyto i mąkę żytnią oraz na kukurydzę niektórych gatunków i na mąkę z takiejże kukurydzy.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Algierze obejmie przedstawicielstwo artykułów fajansowych i porcelanowych. E/30649/95/Kl.

Firma komisowa w Bagdadzie obejmie przedstawicielstwo artykułów żelaznych, włókienniczych, pończoch, oraz tektury. E/28008/4F/Kl.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów elektrotechnicznych i radiowych na własny rachunek. P/30424/50/Ro.

W Afryce Południowej istnieją możliwości zbytu fortepianów, mebli metalowych oraz lamp elektrycznych. P/30563/3B/Ro.

Firma w Bejrucie pragnie nawiązać kontakt z eksporterami artykułów włókienniczych, spożywczych, sanitarnych i papieru. E/9232/4E/KL.

Firma w Bombaju nawiąże kontakt z wytwórcami żelaza, stali, galanterii żelaznej i artykułów chemicznych. E/30070/22/44/KL.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski podkładek z cienkiego kauczuku, służących do fabrykacji potników. P/29724/59/M.

Firma angielska poszukuje dostawców drewnianych zabawek, jak kubki, kubełki, szpadelki, taczki i t. d. P/29691/54/Sz.

Firma hamburska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich, specjalnie koszy wiklinowych. P/28009/49/Sz.

W Malajach Ang. istnieje zapotrzebowanie na platery P/27788/59/Sz.

Rynek Indyj Brytyjskich ma zapotrzebowanie na odbiorniki radiowe. P/30064/50/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców słomek do picia z białego i kolorowego celofanu. P/30427/54/Sz.

Firma niemiecka poszukuje na eksport na rynki zamorskie wszelkiego rodzaju wyrobów koszykarskich. P/31144/49/Sz.

Istnieją możliwości zbytu wyrobów cukierniczych w Mandżurii. P/30110/3J/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

PRODUKCJA I ZNACZENIE SUCHEGO LODU.

„Suchy lód“ tj. bezwodnik kwasu węglowego, jako ciało stałe, ma coraz większe zastosowanie w przewozach morskich (konserwacja mięsa i innych produktów), przy transportach ryb koleją, przy fabrykacji konserw itd. „Suchy lód“ nas tym bardziej interesuje, że i w Polsce od niedawna mamy jego produkcję. Na czasie więc będą odpowiednie informacje.

*Produkcja suchego lodu.**)

Suchy lód, czyli bezwodnik kwasu węglowego, bardzo silny środek pochłaniający ciepło, a w stanie ciekłym niezmiernie trudny do przechowania, został po raz pierwszy stężony do konsystencji ciała stałego na skalę przemysłową w Ameryce w r. 1924.

Od tego czasu datuje się powolny, lecz stały rozwój produkcji suchego lodu, początkowo w Stanach Zjednoczonych, a potem we wszystkich prawie krajach europejskich.

Konsumcja lodu suchego w Ameryce wynosiła w r. 1924 od 300 do 400 ton, w roku 1927-8 dochodziła już do 5.000 ton, ostatnio zaś wynosi tam przeszło 100.000 ton rocznie. W Anglii konsumcja suchego lodu wynosi 12.000 ton rocznie. Zjednoczony Przemysł Chemiczny Wielkiej Brytanii Imperial Chemical Industries, popularnie zwany I. C. I., posiadający olbrzymie zakłady chemiczne w Billingham pod Londynem (angielskie Mościce) jest największym producentem suchego lodu w Anglii, a zarazem wynalazcą i posiadaczem licencji urządzeń dla przechowywania oraz stosowania suchego lodu.

W Polsce rozpoczęto właściwą produkcję suchego lodu na wiosnę 1936 r. w Krynicy, gdzie istnieje naturalny szyb bezwodnika węglowego. Odkrycia tego dokonano podczas wierceń przy nowym źródle, gdzie na głęboko-

*) Według danych Komitetu Chłodnictwa.

ści 900 m otrzymano bardzo silny wybuch tego gazu. Krynica początkowo produkowała bezwodnik w stanie płynnym dla własnych celów, obecnie wzięto się do szerszego wykorzystania tego źródła przez skomprymowanie bezwodnika węglowego. Produkcja suchego lodu wyniesie chwilowo w Krynicy ca 500 ton rocznie przy pomocy jednej zainstalowanej sprężarki.

Własności bezwodnika węglowego.

Bezwodnik węglowy w zwykłej temperaturze jest gazem bezbarwnym, niewidocznym, niepalnym i bezwonnym. Jest on gazem nietrującym. Różni się tym od wody, że nie może istnieć w stanie płynnym przy normalnym ciśnieniu atmosferycznym. Pod ciśnieniem 4—5 atm. ilość gazu rozpuszczona w wodzie jest prawie proporcjonalna w stosunku do ciśnienia. Bezwodnik węglowy może jednak istnieć jako ciało stałe tylko na skutek posiadania bardzo niskiej temperatury.

Bezwodnik węglowy stężony w postaci ciała stałego, przedstawia białą masę podobną do lodu sztucznego. Podczas topnienia sublimuje on, to znaczy przechodzi wprost z ciała stałego w stan gazowy, w przeciwieństwie do lodu wodnego, topniejącego na masę płynną. Własność niezawilgocania materiałów i towarów ochładzanych stanowi jedną z największych korzyści suchego lodu.

Ciężar właściwy stężonego bezwodnika węglowego (suchego lodu) jest bardzo wysoki i wynosi od 1,3 do 1,5 zależnie od wysokości ciśnienia zastosowanego w czasie fabrykacji (30—100 atm.)

Własności cieplochłonne.

Przy temperaturze + 15 st. C własności cieplochłonne suchego lodu wynoszą 150 ca w porównaniu z 80 cal. dla lodu naturalnego.

Objętość lodu suchego, potrzebna przy schłodzeniu pewnej ilości produktu, jest od 7 do 12 razy mniejsza od potrzebnej w tych samych warunkach objętości lodu naturalnego, czy sztucznego. Stosunek ten zależy oczywiście zarówno od temperatury zewnętrznej, jak i od temperatury chłodzonego produktu oraz od tego czy ma miejsce statywne oziębianie czy też odbywa się ono podczas transportu towaru.

Sposób otrzymywania.

Bezwodnik węglowy otrzymuje się przy zastosowaniu następujących metod: 1) ze źródeł naturalnych, wydzielających w dużych ilościach CO_2 (szyb w Krynicy i Colorado). 2) przez działanie kwasami (siarczanym i solnym) na marmur i wapień, metoda praktycznie nie stosowana, powodująca duże zanieczyszczenia gazu CO_2 siarką H_2S. 3) przez spalanie koksu, a więc absorbcję gazu z płonącego koksu za pomocą ługu potasowego. Proces bardzo dobry, dający wysokiego gatunku CO_2 i w dużych ilościach. 0,5—0,75 kg koksu daje ca 1 kl. CO_2, 4) otrzymuje się CO_2 przy procesach biochemicznych, a więc w procesach fermentacyjnych (produkcja spirytusu).

Sposobów *fabrykacji* suchego lodu w Europie stosuje się pięć, znacznie różniących się technicznie pomiędzy sobą.

Przewożenie suchego lodu.

Do racjonalnego przechowywania i przewożenia suchego lodu używa się skrzynek izolowanych szczelnie, metalowych lub drewnianych. Normalna strata wskutek promieniowania i parowania dochodzi do 20 proc. w ciągu 24 godzin, przy przewozie jednak w odpowiednich naczyniach strata owa zredukowana być może do 5 proc.

W Billingham, przy produkcji, wynoszącej do 600 ton w lecie, strata przy przemysłowym zużytkowaniu suchego lodu wynosi zaledwie 0,3 proc. na dobę.

Cena suchego lodu.

Koszt produkowanego w Krynicy lodu suchego wyniesie 27,5 gr za 1 kg, loco fabryka w Krynicy, wobec przeciętnej ceny lodu wodnego, wynoszącej ca 3 gr za 1 kg. Stosunek cieplny wynosi w warunkach polskich 5 — 14.

W Niemczech stosunek ceny lodu wodnego do suchego wynosi 1 — 15.

W Stanach Zjednoczonych koszt wyprodukowania suchego lodu waha się od 5,5 do 12 centów za 1 kg.

Dostawa do odbiorców.

Jest rzeczą ważną, ażeby przy rozdzielaniu suchego lodu odbiorcom stworzyć pewną liczbę miejscowych składów, umieszczonych w centrach poszczególnych okręgów konsumcji, do których dowoziłoby się lód w możliwie dużych transportach. Każdy z tych składów musi zapewnić w dalszym ciągu podział ładunku i dalsze jego przewiezienie do poszczególnych punktów konsumcji przy pomocy jak najszybszych środków transportu. Tak zorganizowana jest sprawa rozdziału suchego lodu w Anglii. Wielkie składy spotykamy tam w takich centrach konsumcji, jak Leeds, Manchester, Liverpool, Nottingham, Birmingham, Londyn, Bristol, Glascow, Edinburg, Aberdeen itp. Do tych ośrodków dowożony jest lód w kontenerach izotermicznych, pozwalających na osiągnięcie jak najmniejszej straty podczas przewozu. Pożądanym jest, aby owe składy znajdowały się jak najbliżej linij kolejowych. Suchy lód, przewożony zazwyczaj w formie 20 — 40 kg kostek, umieszczonych w kontenerach, rozpiłowywany jest następnie na bloki wielkości, odpowiadającej wymaganiom poszczególnych odbiorców. Bloki te pakuje się dalej w grubą karbowaną tekturę, która jest dobrym izolato-

rem. W tym stanie przesyła się transport suchego lodu do miejsc oddalonych od centrów nie więcej, jak kilka godzin. Transporty na dalsze dystanse wymagają ściślej izolowanego opakowania.

W warunkach polskich zawarta została umowa z Ministerstwem Kolei, mocą której Ministerstwo podejmuje się zużytkować dla swych celów całą wyprodukowaną ilość suchego lodu. Na razie do celów transportowych używane będą normalne wagony-lodownie, w których umieszczane będą skrzynki-bunkery, o pojemności 30 do 300 kg lodu suchego. Przewidziane są obecnie cztery punkty stacyjne: Lwów, Tarnów, Zagłębie Dąbrowskie i Poznań. W tychże punktach będą się znajdowały wagony składnice suchego lodu. Początkowo z lodu suchego korzystać będą transporty przetworów mięsnych.

Nie ulega wątpliwości, że z biegiem czasu suchy lód nabierze znaczenia również w warunkach naszego przemysłu rybnego.

WIDOKI ZBYTU ŁOSOSI I WĘGORZY W HOLANDII.

Holandia jest poważnym importerem węgorzy i łososi. Import wynosi przeciętnie przeszło 500 ton świeżych, wzgl. solonych węgorzy (w 1935 r. — 387 ton za 370.105 Flh.) i mniej więcej również tyle świeżych łososi. Firmy holenderskie wykazują duże zainteresowanie węgorzami i łososiami wiślanymi, natomiast bałtyckie są uważane jako gatunek niższy, trudny do zbycia i idą tylko w okresie większych chłodów, przy czym z różnych miejscowości bałtyckich nadchodzą na warunkach konsygnacyjnych.

W Państwowym Instytucie Eksportowym znajdą zainteresowani bliższe informacje o cenach rynkowych i firmach, które zamierzają zająć się importem z Polski. Dotychczasowe trudności zbytu polegały na tym, że Polska nie posiada specjalnych kontyngentów, a w latach bazowych, na których opiera się kontyngent autonomiczny, importu z Polski nie było. P. I. E.

KRONIKA.

— **PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W LISTOPADZIE.** Przywóz towarów rybnych do Gdyni w listopadzie wyniósł ogółem 7.540 ton, z czego na port handlowy przypada 411 ton, a na port rybacki 7.129 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 23 statków w czym tylko jeden pod flagą polską. Z Anglii na 13 statkach przywieziono: śledzi świeżych w lodzie 630 ton, śledzi solonych jarmuckich: 21.462/1 oraz 8.618/2 beczek. Z Holandii 7 statków wyładowało: śledzie solone z polskich połowów „Mewy" 7.120 beczek morskich, śledzi solonych importowanych holenderskich 3.105/1 i 360/2. Z Islandii jeden statek przywiózł śledzi solonych, matjesów: 2.133/1 i 813/2 beczek. Z Norwegii dwa statki miały: śledzi solonych 3.207/1 oraz 491/2 beczek, tranu rybnego: 48 ton, mączki rybnej 31 ton, konserw rybnych 62 ton, ryb świeżych 4 tony.

Do portu handlowego z drobnymi przesyłkami rybnymi zawinęło 36 statków, w tym 3 pod polską flagą. Śledzi solonych przywieziono 630/1 beczek z Łotwy, Holandii, Niemiec, Norwegii i Anglii. Tranu: 80 ton z Norwegii, 65 ton z Holandii, 37 ton z Danii, 16 ton z Niemiec, 14 ton z Portugalii. Ryb świeżych: 10,5 ton z Holandii, 6 ton ze Szwecji, 1 tona z Norwegii. Konserw rybnych ogółem 49 ton: tj. 29 ton z Łotwy, 8 ton z Portugalii, 3 tony z Norwegii, po 2 tony ze Szwecji i Danii, po 1 tonie z Estonii, Niemiec i Belgii, reszta z Francji, USA i Brazylii.

Obroty rybne wzrosły w stosunku do ubiegłego miesiąca, jak i w stosunku do listopada roku ubiegłego.

Z portu rybackiego wysłano ogółem trzysta wagonów z towarem rybnym, z tego 18 do Gdańska, 4 do Rumunii, 1 do Czechosłowacji, reszta do kraju.

(K. P. R.)

WYSTAWY I TARGI

ROZDANIE ODZNACZEŃ UCZESTNIKOM WYSTAW W GDYNI.

W dniu 17 bm. odbyło się w Izbie naszej wręczenie nagród wystawcom, którzy wzięli udział w tegorocznej Wystawie Przemysłu Hotelarskiego, Gastronomicznego i Cukierniczego w Gdyni.

Wręczenia nagród dokonał dyrektor Izby dr J. Kulikowski Przewodniczący Komisji Konkursowej Wystawy, w obecności dyrektora Izby Rzemieślniczej w Toruniu p. Bischoffa, wygłaszając przy tym okolicznościowe przemówienie.

Nagrodzone zostały firmy następujące:

Medalami złotymi:

Polski Przemysł Wódczany S. A. Warszawa, Książęcy Browar Tychy Górny Śląsk, Haberbusch i Schiele Zjednoczone Browary Warszawskie, Warszawa, Browar Kuntersztyn S. A. Grudziądz, Norblin B-cia Buch i T. Werner Warszawa, Majętność Pudliszki, wł. Stanisław Fenrych, Maggi Sp. z ogr. odp. Poznań.

Medalami srebrnymi:

Fabryka Wódek i Likierów Antoni Kaźmierski Chojnice, S. A. Hochschultz Nast. Sp. z ogr. odp. Wejherowo, Jerzy Jenkner i Ska, Kamienica Bielsko, Zakłady Szklarskie Ryszard Zieliński Gdynia, Hotel Słupski Gdynia, Bydgoska Wytwórnia Środków Spożywczych „Omega" Zygmunt J. Kosiński i Ska Bydgoszcz, Jan Mendlikowski Gdynia, Cukiernia Jerzy Fangrat Gdynia, Zakłady Wyrobów Cukierniczych „Knorr" Poznań. Cukiernia Władysław Wett Gdynia.

Medalami brązowymi:

Wędzarnia Ryb Antoni Budzisz. Gdynia.

Dyplomami:

Cukiernia i Kawiarnia Kazimierz Janik Gdynia, Restauracja Śląska „Kondziela" Gdynia, Pierwsza Gdyńska Fabryka Soków Owocowych Aljozy Nagórski Gdynia, Fabryka Wód Gazowych Feliks Gleske Wejherowo. Handel Win i Wódek Józef Wikaryjczyk Gdynia.

Ponadto rozdano nagrody następującym osobom. które brały udział w Wystawie Przemysłowo-Rzemieślniczej w Gdyni w r. 1935:

Medale złote otrzymali:

Franciszek Józefowicz, mistrz zduński Gdynia, Józef Langiewicz, arch. bud. Gdynia. Sylwester Lewandowski, mistrz malarski Gdynia. Piotr Bedła. mistrz zduński Gdynia, Marian Gierszal, mistrz stolarski Gdynia. Wojciech Patalas, mistrz malarski Gdynia.

Medale srebrne otrzymali:

Andrzej Guzman, mistrz ślusarski Gdynia, Józef Majdański, mistrz krawiecki Gdynia, Eryk Wallotek (Biuro Techn.-Handl.) Gdynia. Stefan Żurawski, mistrz zduński Gdynia.

TARGI BRYTYJSKIE W 1937 R.

W czasie od dnia 15 do 26 lutego 1937 r. odbędą się w Londynie i w Birmingham targi brytyjskie. Targi te są zorganizowane w ten sposób, iż umożliwią kupcom całego świata zapoznanie się w sposób jak najdogodniejszy w możliwie krótkim czasie z szerokim zakresem brytyjskiej produkcji. Targi są podzielone na dwie sekcje. Sekcja Londyńska obejmuje wszystkie przemysły, z wyjątkiem inżynierskiego i wyrobów żelaznych. produkty tych ostatnich przemysłów wystawione będą w Birmingham

Ulgi przejazdowe dla osób udających się na Targi z Europy będą udzielane przez koleje, towarzystwa okrętowe i linie lotnicze. Przewidziane są zniżki w granicach od 10 do 50 proc. od cen biletów. Linia regularna angielska Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, której statek Baltrover kursuje pomiędzy Gdynią a Londynem również udziela warunków ulgowych na przejazd do Anglii i z powrotem.

Bliższych informacyj dotyczących Targów udziela najbliższy Brytyjski Urzędnik Handlowy, dyplomatyczny lub konsularny, Komisarz Handlowy, Departament Handlu Zamorskiego 35, Old Qeen Street. Londyn. S. W. 1, lub Izba Handlowa w Birmingham 95. New Street. Birmingham.

TECHNICZNE TARGI — NOWOŚCI W FINLANDII.

W dniach od 10 do 18 kwietnia 1937 r. odbędą się w Helsinkach Techniczne Targi Nowości, w których wziąć mogą udział również zainteresowane firmy polskie. Targi te wzbudzają duże zainteresowanie wśród firm fińskich. Uwzględniając zwyżkową koniunkturę, jaką da się zaobserwować ostatnio na rynku fińskim, udział firm polskich jest pożądany. Należy dodać, że firmy, pragnące wziąć udział w Wystawie, mogłyby na ten temat porozumieć się z Sekretariatem Targów: Helsingfors, Messuhalli, Turuntie 17.

WYDAWNICTWA

BROSZURA O RACJONALNYM URZĄDZANIU LODOWNI GOSPODARSKICH.

Komitet Chłodnictwa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu wydał ostatnio broszurę Dra D. J. Tilgnera pt.: ‚Lodownie Gospodarskie", dającą szereg praktycznych wskazówek co do sposobów zbierania lodu naturalnego, jego przechowywania oraz zastosowania przy konserwacji i transporcie produktów spożywczych.

Ponieważ dotąd odczuwało się dotkliwy brak wypróbowanych wzorów lodowni gospodarczych, wspomniane wydawnictwo Komitetu Chłodnictwa ma wielkie praktyczne znaczenie, tym bardziej, że opracowane zostało w porozumieniu z zainteresowanymi instytucjami, przede wszystkim zaś ze Związkiem Spółdzielni Rolniczych i Zarobkowo-Gospodarczych R. P. oraz ze Związkiem Organizacyj Rybackich R. P.

Broszura jest do nabycia po zł 1,20 za egzemplarz w Komitecie Chłodnictwa Warszawa, ul. Wiejska 10, może być również wysłana pocztą po wpłaceniu na konto Komitetu w P. K. O. nr 19555 wyżej wspomnianej sumy z równoczesnym podaniem adresu wpłacającego i wskazaniem przeznaczenia wpłaty.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	21. 12. 28. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 12. 30. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	MARTHA RUSS I	10. 1.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	21. 12. 28. 12.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 12. 30. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA KODUMAA	24. 12. 7. 1.
SKJOLD	3. 1.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
		ŁOTWA		
H. A. NOLZE MINOS* l. s.	22/23. 12. 28. 12.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	H. A. NOLZE MINOS* l. s.	22/23. 12. 28. 12
SKJOLD	3. 1.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
PIONIER I	22. 12. 5. 1.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 12. 7. 1.
		LITWA		
PIONIER I	22. 12. 5. 1.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 12. 7. 1.
MARIEHOLM*	7. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	7. 1.
SKJOLD	3. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	4. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	28. 12.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	30. 12.
BIA MARIEHOLM*	5. 1. 7. 1.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	BIA MARIEHOLM*	5. 1. 7. 1.
IWAN	22. 12. 5. 1.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	22. 12. 5. 1.
BLENDA	28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	30. 12.
EGON* LIBAU	28. 12. 4. 1.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	28. 12. 4. 1.
		NIEMCY		
ALBERT TCZEW HINRICH	22. 12. 2. 1. 2. 1.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	ALBERT TCZEW HINRICH	22. 12. 2. 1. 2. 1.
H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12.
		DANIA		
SLEIPNER	23. 12. 30. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	24. 12. 31. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	23. 12. 6. 1.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	23. 12. [illegible] 1.
		NORWEGIA		
BORGILA BRISK	28. 12. 31. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BRISK	28. 12. [illegible]. 12.
URSA JAEDEREN	22. 12. ok. 5. 1.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	28. 12. 11. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	27. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	24. 12.
BALTROVER*	3. 1.	co 2 tygodnie	LECH*	31. 12.
		Hull		
LUBLIN*	27. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	24. 12.
LWÓW*	3. 1.	co tydzień	LUBLIN*	31. 12.
		Manchester/Liverpool		
UFFE	26. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	UFFE	26. 12.
		Leith/Grangemouth		
HAARLEM	24. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	HAARLEM	24. 12.
STATEK	2. 1.	co tydzień	STATEK	2. 1.
		Bristol i Cardiff *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
LINDENAU	ok. 22. 12.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ORPHEUS	23. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	ORPHEUS	23. 12.
STATEK	30. 12.	co tydzień	STATEK	30. 12.
CHORZÓW	22. 12.	**Rotterdam**	CHORZÓW	23. 12.
VIKSTEN	28. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	VIKSTEN	23. 12.
PUCK	29. 12.	co tydzień	PUCK	30. 12.
NEREUS l. s.	28. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEREUS l. s.	28. 12.
OREST l. s.	1. 1.	1—2 razy w tygodniu	OREST l. s.	1 1.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUSSARD	24. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	24. 12.
WIBORG	23. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 16/18 dni	WIBORG	23. 12.
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	22. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	23. 12.
ŚLĄSK*	29. 12.	co tydzień	ŚLĄSK*	29. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUSSARD	24. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	24. 12.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	RUTENFJELL	24. 12.
JÄRVAMAA	23. 12.	**Antwerpia**		
KODUMAA	6. 1.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
WARSZAWA	29. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	WARSZAWA*	1. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		15 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
SKJOLD	3. 1.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
PORTO	7. 1.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	LISBOA PORTO	23. 12. 7. 1.
—		**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
NEREIDA druga połowa stycznia		**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	NEREIDA druga połowa stycznia	
LIGURIA	5. 1.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	ALICANTE	30/31. 12.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
GUNBORG VINGALAND*	21. 12. 31. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	GUNBORG VINGALAND* VASALAND*	28. 12. 6. 1. 30/31. 1.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	RUTENFJELL HELLEN	24. 12. 5/10. 1.
LEWANT	16. 1.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LECHISTAN* LEWANT*	21. 12. 19/21. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
BATORY*	22. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	5. 1.
BATORY*	26. 1.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	2. 2.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)	CLIFFWOOD*	22. 12.
SAGAPORACK	25. 12.	*(American Scantic Line)*	SAGAPORACK	4. 1.
CITY OF FAIRBURY	2. 1.	co tydzień	SCANYORK*	28 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
PORTO	7. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	LISBOA	23 12.
		co 2 tygodnie	PORTO	7. 1.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
KR. MARGARETA	22. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	KR. MARGARETA	
		co 3 tygodnie		30. 12/2. 1.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
PUŁASKI*	11. 1.	co 2 tygodnie	CASTELLHOLM	6/7. 1.
		(Rothert & Kiłaczycki)	WILLIAM BLUMER	5. 1.
		co 6 tygodni	PUŁASKI*	20. 1.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
KAAPAREN	24/25. 12.	co miesiąc	KAAPAREN	24/25 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	CYCLOPS	9. 1.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	MERIONES	6. 2.
—		co 3 tygodnie	STATEK	6. 3.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	ładuje
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
VASAHOLM	29. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TOPEKA	18. 1.
TOLEDO	5. 1.	co 3—10 dni na wejściu	STUREHOLM	17. 2.
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
CRIPPLE CREEK	30. 12.	*Southern States Line*	CRIPPLE CREEK	30. 12.
NISMAHA	2. 1.	co 2—4 tygodnie	NISMAHA	2. 1.
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	P. N. DAMM	ładuje
		Linia Meksykańska Towarzystwa		
—		*Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe*	ALSSUND	29. 1.
		co 3—6 tygodni		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

22 grudnia:

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
m/s PIONIER I lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s H. A. NOLZE lin. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s KRAKÓW z Ameryki Środkowej dla wyładowania, Żegluga Polska.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s KOMET ze złomem, PAM.

23 grudnia:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ORPHEUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s JÄRVAMAA lin. z Antwepii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MARS po węgiel, Speed.

24 grudnia:

m/s KAAPAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith, Reinhold
s/s NORDMARK ze złomem, Rummel & Burton.
s/s RUTENFJELL lin. po ładunek do Antwerpii i portów Lewantu, Rummel & Burton.

25 grudnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s KRAKÓW po wyładunku, będzie ładować węgiel, PAM.
s/s RAUNA po węgiel. Bergenske.

26 grudnia:

s/s UFFE lin. ze Swansea, Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ROLF po węgiel, MEW.

27 grudnia:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s DEKABRIST z rudą, Pantarei.
s/s NADIN po węgiel, PAM.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.

28 grudnia:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich do N. Yorku, Amer. Scantic Line.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URD lin. wsch. szwedzka dla wy- i załad., PAM.
s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.
s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s BORGILA lin. wschodnio norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s VIKSTEN dodatk. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, PAM/Żegluga Polska.
s/s NEREUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CYCLOPS lin. Dal. Wschodu po towary i węgiel, PAM.
s/s ELLAVORE z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s DAISY po węgiel, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.
s/s ASPOE po węgiel, PAM.
s/s SYLT po węgiel, MEW.
s/s GLITT po węgiel, Speed.

29 grudnia:

m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i zaokrętow. emigrantów, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

30 grudnia:

m/s KRONPRINZESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Rio, Santos, B. Aires, OCAGO.
s/s CRIPPLE CREEK lin. zat. Meksykańskiej dla wy- i załadowania, PAM.
s/s HEBE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania
s/s ALICANTE lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s DELPHOI ze złomem, PAM.

31 grudnia:

s/s BRISK lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

SYTUACJA NA GDYNSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH. (21 XII 36.)

Już na początku listopada wśród importerów towarów gwiazdkowych panowało przeświadczenie, że tegoroczny sezon gwiazdkowy o ile nie zawiedzie zupełnie, to da się jednak we znaki niektórym importerom, szczególnie tym, którzy nie brali pod uwagę ciężkiej sytuacji, w jakiej znajdują się najszersze masy społeczeństwa, pochopnie pośpieszyli się ze sprowadzeniem towarów gwiazdkowych ponad ich możliwości obrotowe. Przewidywania te ziściły się. Siła nabywcza społeczeństwa była w bieżącym sezonie znacznie mniejsza niż w latach poprzednich. Ostatnie obliczenia wykazały, że spadek konsumcji towarów gwiazdkowych w tegorocznym sezonie wynosi około 40 — 50% w stosunku do roku ubiegłego, zależnie od rodzaju towaru. Wskutek tego zapasy odnośnych towarów są u niektórych importerów bardzo duże, szczególnie orzechów, migdałów i niektórych owoców południowych suszonych i przez to importerzy ci są narażeni na straty.

W innych towarach kolonialnych jak kawa, herbata, korzenie itp. sytuacja zmienna. Dowóz i podaż nieregularna, co powoduje duże wahanie cen.

Kawa surowa.

Odczuwa się brak kawy brazylijskiej. — Ostatnim rejsem „Kościuszki" nadeszły większe ilości kawy. Kawa ta nie może wejść jednak do wolnego obrotu z powodu niezałatwienia formalności, związanych z pozwoleniami przywozu. W artykule tym zainteresowanie jest słabsze niż w poprzednich okresach. Ceny wahają się: Victoria względnie Rio 7 — zł 4,25 do 4,30 za kg, Santos — 5,05—5,15 zł.

Na kawy niebieskie ceny bez zmiany. Tendencja słaba. Dowóz duży. Odbiorców brak.

Herbata.

Wskutek zwiększonych dowozów podaż dostateczna. Zainteresowanie nadzwyczajne. Ceny dalej zniżkują. Gorączka, która panowała w tym artykule przeszła. Niepowołani importerzy, którzy dzięki swym znajomościom w Warszawie z łatwością i szybkością otrzymywali promesy na przywóz herbaty w zamian za eksport i na tym robili kokosowe interesy, nie mogą znaleźć już tak łatwo nabywców właściwych (importerów prowadzących herbatę) na kupno promes. Zniżyli oni już haracz, jaki z tytułu tego pobierali, lecz i to im dużo nie pomogło, gdyż właściwi importerzy zajęli wobec tych przygodnych kupców papierkowych stanowisko wyczekujące, tak, że bardzo często nie znajdują oni nabywców na promesy. Prawdopodobnie przyjdzie im się wycofać z tego handlu.

Ceny na herbatę kształtują się obecnie następująco: Sumatra zł 14,50—14.80 za 1 kg, Ceylon — 14,80—15,50 zł. Herbata z Indyj Brytyjskich utrzymana jest w cenie herbaty cejlońskiej.

Korzenie.

Podaż na pieprz dostateczna. Tendencja słaba. Cena waha się w granicach 4,75 zł za kg pieprzu czarnego. Cynamon i ziele angielskie nadal poszukiwane. Dowozy tych artykułów są niedostateczne z powodu małych kontyngentów przywozowych. Towarów tych brak jest na rynku gdyńskim, a o ile jakaś z firm importowych posiada jeszcze drobne ilości tych artykułów, to sprzedaje je po cenie zł 7,60—7,70 za 1 kg.

Pozwolenia przywozu na korzenie z kontyngentu listopad/grudzień, pomimo podziału kontyngentów w pierwszej połowie listopada nie zostały jeszcze wydane. Firmy otrzymały dopiero zawiadomienia do uiszczenia opłat manipulacyjnych na przyznane im kontyngenty.

Owoce suszone.

Sytuacja w niektórych gatunkach owoców suszonych poprawiła się. Odnosi się to jedynie do fig i rodzynek. Na ostatnie tendencja nawet mocna. Natomiast na sułtanki zainteresowanie słabe, a na orzechy brak jest w ogóle reflektantów. Ceny za 1 kg w hurcie: figi zł 1,45, rodzynki zł 1,90—1,95, koryntki 1,30—1,35, sułtanki tureckie i greckie zł 1,90—2,05, orzechy włoskie zł 1.95—2,10 orzechy laskowe 2,95—3,00, orzechy laskowe tureckie 3,40.

Masło i ziarno kakaowe.

Sytuacja w tych dwóch artykułach bez zmiany. Ceny za towar oclono loco magazyn w porcie za 1 kg: masło kakaowe 4,50—4,55 zł, ziarno kakaowe 2,20—2,60 zł zależnie od gatunku.

KRONIKA

USTALENIE POJĘCIA PARTII DLA ZIARN KAKAOWYCH.

Podczas ostatnio odbytego posiedzenia Komisji Podatkowej naszej Izby ustalono pojęcie partii w handlu ziarnem kakaowym i to w tym sensie, że za partię tego produktu uważać należy 5 ton.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 17 grudnia br. C. K. P. dokonała podziału kontyngentu 2.000 ton pomarańcz palestyńskich. Kontyngent clearingowy.

Dnia 22 grudnia C. K. P. dokona podziału kontyngentu przywozowego na winogrona, daktyle i orzechy z Francji.

NOWE TRANSPORTY HERBATY I KAWY.

Dnia 14 XII br. nadeszło do Gdyni s/s „Lech" 8.000 kg herbaty z Malai Brytyjskich.

Dnia 16 XII s/s „Puck" przywiózł z Rotterdamu dalsze dwa transporty herbaty z Malai Brytyjskich, ogólnej wagi 1.653 kg.

Dnia 13 bm. s/s „Kościuszko" wyładował zapowiedziane w ostatnim numerze Biuletynu 14.927 worków kawy brazylijskiej.

s/s „Puck" przywiózł w dniu 16 XII br. 315 kg kawy z Indyj Holenderskich.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 6 grudnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Vikingland" i przywiózł z Grecji kilka partyj owoców suszonych: 11.500 kg fig i koryntek, 148.400 kg fig i sułtanek oraz 63.000 kg rodzynek i sułtanek. Z Turcji nadeszło tym samym statkiem 22.000 kg fig i sułtanek. Dnia 10 grudnia br. s/s „Erland" wyładował 300 skrzyń pomarańcz cypryjskich i 1.550 skrzyń grapefruits palestyńskich. Dnia 13 grudnia br. przybył do Gdyni s/s „Albania" z ładunkiem 10.200 skrzyń cytryn włoskich, 15.000 kg migdałów, z czego 3.000 kg przeznaczone jest dla Gdańska. Dnia 16 grudnia br. nadeszło do Gdyni s/s „Jutta" 35.000 coli pomarańcz i mandarynek hiszpańskich, a następnego dnia s/s „Eudora" ponad 3.000 skrzyń cytryn włoskich i około 10.000 kg fig, rodzynek i migdałów włoskich. Dnia 16 i 17 grudnia br. wyładował s/s „Lechistan" około 25 tys. skrzyń pomarańcz palestyńskich. Dnia 21 grudnia s/s „Gunborg" wyładował w Gdyni owoce suszone z Turcji i Grecji w ilości 58.000 kg fig i koryntek greckich 14.300 kg sułtanek i rodzynek greckich oraz 5.800 kg orzechów i 5.700 kg fig tureckich.

ZWYŻKA CEN POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH.

W ostatnim numerze naszego Biuletynu omówiliśmy szczegółowo kwestię nieuzasadnionych cen pomarańcz palestyńskich. Obecnie donoszą nam zainteresowani importerzy, że firma Front Fiszerow w Warszawie, która jest przedstawicielką firmy „Pardess" najpoważniejszego koncernu eksportowego pomarańcz palestyńskich podniosła ceny w transakcjach kompensacyjnych (skrzynkowych) za ten artykuł do 16,6 sh. za skrzynkę.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 5 do 15 grudnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 5 przetargów, na których wystawiono: 3.460 skrzyń cytryn włoskich, 3.622 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 690 klatek mandarynek hiszpańskich, 100 skrz. pomarańcz z Cypru, 950 worków śliwek jugosłowiańskich suszonych, 280 koszy fig włoskich, 120 beczek jabłek kanadyjskich, 100 worków orzechów włoskich, 25 worków laskowych i 8 worków chleba świętojańskiego. Z wyżej podanych ilości sprzedano 2.176 skrz. cytryn włoskich po 25 do 32,50 zł za 1 skrzynię. Pomarańcze hiszpańskie, które cieszyły się dużym zainteresowaniem i znajdowały chętnych nabywców, sprzedano w całości po 1,15 do 1,48 zł za 1 kg. Następnym towarem, który cieszył się podobnym zainteresowaniem, były pomarańcze z Cypru, które także w całości zostały sprzedane po 1,65 zł za 1 kg.

Śliwki suszone nie miały chętnych nabywców i sprzedano ich tylko 150 worków po 78 groszy za 1 kg loco Warszawa. Figi włoskie kupcy nabyli wszystkie i zapłacili po 1,22 i 1,30 zł za 1 kg.

Cena chleba świętojańskiego utrzymała się na notowanym przez nas ostatnio poziomie t. j. 1.10 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły na aukcji w dniu 9 grudnia br. 2.847 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedały 1.846 skrzyń po 25—28,75 zł za 1 skrzynię. Następnie wystawiły 100 beczek jabłek kanadyjskich, z których nabyli kupcy 35, płacąc 75 gr za 1 kg. Wystawione 250 koszy fig włoskich sprzedano po 1,22 zł za 1 kg. Orzechy laskowe, wystawione w ilości 25 worków, sprzedane zostały po 161,50 zł za worek. Kupcy nabyli 100 worków orzechów włoskich, t. j. całą wystawioną ilość, płacąc 1,50 zł za 1 kg.

Na aukcji dnia 11 grudnia br. wystawiono po raz pierwszy pomarańcze hiszpańskie w ilości 3.662. Towar cieszył się żywym zainteresowaniem i został sprzedany w całości po 1,15 do 1,48 zł za 1 kg. Następnym artykułem, którym się interesowano, były mandarynki hiszpańskie. Wystawiono 190 klatek i tyleż sprzedano, uzyskując 1,37—1,45 zł za kg. Mniejszym zainteresowaniem cieszyły się cytryny włoskie, których na wystawione 720 skrzyń sprzedano 360 w cenie 27—29 zł. Figi włoskie osiągnęły wyższą cenę w stosunku do ostatniej akcji. Sprzedano całą partię 30 koszy po 1.30 za 1 kg. Jabłek kanadyjskich sprzedano 15 beczek. Wycofano 5 Za sprzedany towar otrzymano 70 groszy za 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

w dniu 9 grudnia br. urządziły przetarg, wystawiając jedynie 100 skrzyń pomarańcz

cypryjskich. Towar w dobrym gatunku znalazł zainteresowanie i sprzedany został w 4 partiach po cenie zł 1,65 za 1 kg.

Gdyńskie Targi owocowe S. A.

Na aukcji w dniu 7 grudnia br. wystawiły 1.120 skrzyń cytryn włoskich i 550 worków śliwek jugosłowiańskich suszonych. 370 skrzyń cytryn marki „Gennaro Ginffrida" ze s/s „Tunis" sprzedały w cenie 26—26,50 za skrzynię. Pozostałe 500 skrzyń „Francesco Piciotto" z tego samego statku wycofano.

Aukcjonator sprzedał 150 worków śliwek po 78 groszy za 1 kg loco Warszawa, resztę towaru wycofano z powodu braku nabywców. Udział w przetargu wzięło 10 kupców. Tendencja na ogół słaba.

Na drugim z kolei przetargu w dniu 9 grudnia br. wystawił aukcjonator 773 skrzyń cytryn włoskich „Micheles Pino" i „Francesco Piciotto" oraz 400 worków śliwek. Cytryny sprzedane zostały w całości, osiągając wysoką cenę 26—32,50 zł za skrzynię. Tendencja na ten artykuł mocna.

Śliwki suszone wycofano. Udział w aukcji wzięło 8 kupców.

BROSZURA O ŚLEDZIACH.

Nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" ukazała się broszura nr 2, opracowana przez p. p. A. Brandysa i J. Czaińskiego o połowach, zasalaniu i handlu śledziami. Autorzy w krótkiej lecz zwięzłej formie omówili w powyższej broszurze wiadomości ogólne o połowach śledzi, gatunkach śledzi, okresach połowów, zasalaniu śledzi, o handlu śledziowym, fałszowaniu marek śledziowych, o przechowywaniu śledzi i t. p. Ponieważ broszura zawiera cenne uwagi o jakości śledzi i handlu tym artykułem, wskazanym jest, aby poszczególni kupcy kolonialni zapoznali się z jej treścią.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Jak donoszą z Katanii, zbiory tamtejsze zapowiadają się bardzo dobrze. Spodziewane są wysokie ceny, ponieważ Hiszpania nie dostarcza odpowiednich ilości pomarańcz na rynki zagraniczne. Przeważa jednak zdanie, że ceny nie utrzymają się na wysokim poziomie.

Obecne ceny: za towar niesortowany 100 kg — 120 lirów. Pomarańcze z Sycylii i Kalabrii utrzymują się mniej więcej na tym samym poziomie 110—120 lirów. Za mandarynki katańskie, których zbiory są dobre, lecz gatunkowo niskie, żądane są ceny 170—180 lirów. Znacznie wyższe są ceny mandarynek „Palermo" 200—220 lirów.

Cytryny z Katanii sprzedawane są 360-tki po 36 lirów, 300-tki po 37 lirów za skrzynię. Mercantile Palermo 360 — 40 lirów, 300 — 44 lirów. Mercantile Catania — Acireale 360 — 38 lirów, 300 — 42 lirów.

Tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa i już w najbliższych dniach ceny prawdopodobnie pójdą w górę.

Turcja.

Do końca listopada br. dokonano transakcyj na rynku tureckim razem na 50.095 ton sułtanek. W tym czasie w roku ubiegłym — 64.150 ton, w roku 1934 —32,545 ton.

Ostatnie notowania cen:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt. 17,75	sh 30,3
typ 8—14	Lt. 18,75	sh 32,—
typ 9—15	Lt. 20,75	sh 34,6
typ 10—16	Lt. 24,50	sh 42,3
typ 11—17	Lt. 26,50	sh 45,6

Turcja eksportowała w roku bieżącym do końca listopada razem 41.625 ton. Z tego do portów europejskich 30.940 ton, do portów angielskich 10.050 ton, do pozostałych portów 635 ton.

Brazylia.

W ośmiu miesiącach br. eksportowała Brazylia 1.690.000 skrzyń pomarańcz, t. j. około 100.000 skrzyń więcej, niż w roku ubiegłym. Brazylia rozwinęła bardzo poważnie eksport pomarańcz i jak wynika z ostatnich statystyk, wyniósł on w początkach listopada br. łącznie z poprzednio podanym ca 2.200.000 skrzyń.

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki Wąbrzeźno